

100% vitorlázás

2011. augusztus

POR THOLE

8.

TÚRÁK

Bocis tókerülés
Kalóz-tábor

HAJÓTESZT

Solaris

HORGONYOKRÓL

Látszatzbiztonság



Hétfélig csúcs

Szép időt ígért minden előrejelzés az augusztus 20-i hétfélig. Bár a szombatra eső ünnep nem teldotta meg a pihenéssel tölthető napok számát, a Balaton megtelt. Aki a parton hőmpölygő tömegetől, a hangos rendezvényektől próbált távolságot tartani, annak nagyon

össze kellett szednie magát, mert a nyár csúcshétféligje nem sok nyugalmat tartogatott. A kikötőkből a nagy meleg is kikényszerítette a hajókat. Szerencsére némi szellő is lengedett, így sosem látott mennyiségű vitorlás statisztált a tó legszebbik arcához.

(folytatás a 4. oldalon)

**SUN
EAST
3200**



VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



www.jeanneau.hu



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

ADEX YACHTING | 1136 BUDAPEST, TÁTRA U. 12/A | TELEFON: (+36 1) 270 0017

tartalom



- 6 **Cadet VB remek futameredményekkel.** A németországi Kühlungsborghban rendezték meg a legkisebb kétszemélyes kishajó, a Cadet hajóosztály világbajnokságát, ahol hazánkat hat hajó képviselte kiváló futameredményeket produkálva.
- 7 **Litkey duplázott.** A J24 OB-n megvédte bajnoki címét.
- 8 **Interpohár 2011.** Olympic Hopes Regatta, Szlovákia.
- 10 **Olympic Test Event 2011 – Weymouth.** Berecz Zsombi a világ élvonalában. Egy évvel az olimpia előtt a vitorlásversenyek helyszínén, Weymouthban és Portlandben gyűltek össze július 31. – augusztus 13. között a világ legjobb vitorlázói, hogy részt vegyenek az Olympic Test Event rendezvényen, melyet mi előolimpiaként emlegetünk.
- 13 **Laser Radial Nyílt és Női Bajnokság – Fertő tó.** Tomai Balázs és Karé Réka a bajnok.
- 15 **Moszkva... Moszkva... Moszkva...** Ülök a padon, nézem a Velencei-tavat idéző sárgásbarna vizet, a lemenő nap vörös korongját keresztező repülőgépeket. 10 nap összeartság után holnap mehetünk végre haza. A háttérben orosz zene bömböl a hangszórókon. A záró ceremónia harsány hangjai.
- 17 **Litkey Farkas először nyert a K-K Szólón**
- 18 **OTP Junior Utánpótlás OB.** Se szél, se bajnokság.
- 20 **Egy kalózos túratábor története.** Sokak számára szokatlan látvány, hogy egyszerre tíz túrázó Kalóz indul útnak, és kér bebocsátást, parkolási lehetőséget néhány órára valamely balatoni kikötőben. Néhány évttel ezelőtt teljesen megszokott volt az ilyesmi.
- 22 **Négyen egy csónakban.** Tókerülés e-bocin.
- 25 **Vitorlázás a Tuamotu atolloknál, Francia Polinézia.** A Tuamotu 78 kis atollból áll, amelyek ÉK-DNY irányban helyezkednek el a 15S hosszúság környékén, közel 1000 tengeri mérföld hosszan Francia Polinéziában. Egy átlagos atoll – azaz homokos kis szigetektől összeálló gyűrű alakú korallsziget – 8-10 láb magas, rajta egy átlagos kókuszfa 50 lábra magaslik.
- 28 **Szeretem... Nem szeretem... SZERETEM.** Solaris hajóbemutató.
- 31 **Élményvadászat 470-essel, 2. rész.** Ez a beszámoló szólhatna arról, milyen jó is volt szombaton Földvára hajóznai lángosért és palacsintáért a napsütésben, majd a feltámadó É-Ny-i szélben néhány lelkes kajakos fiú ellenében elvesztett 100 méter sprint után atkőszönni Kalózzal Tihany alatt a Keleti medencébe. Ehelyett azonban ez a beszámoló kedves vízi szórakozásomról, a kompozásról szól. Na nem utasként. Inkább hajóból és lehetőleg minél kisebből.
- 34 **Látszatbiztonság.** Hajózási tapasztalatok a Kékszalag ajánlásával.
- 34 **A rendőrök büntetnek! Az úgy volt, hogy nem volt szél, viszont nagyon meleg az volt.** Mit tesz ilyenkor a hajós, elindul hűsítőért. Persze nem szárazon, vízen.
- 36 **Zöldség újratöltve – avagy jól áll neki a Vitál!**
- 37 **Szeptemberi programok a Balaton körül**

2011. augusztus



A termék környezettudatosságát és környezetbarát gyártástechnológiát tanúsító vízelvezető és szennyvízkezelő berendezésekből készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Böhm László, Eszes Tamás, Kovács Bálint, Kovács Éva, Méder Áron, Payr Egon, Rest Bulcsú, Ritter Pál, Szabó Csaba **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **Porthole Portál:** Szutor Ferencs **DESIGN:** APEXDESIGN KFT. **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. augusztus 25. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

(folytatás az 1. oldalról)

Nem hiányoztak a versenyek, a kikötői rendezvények sem. Ebben az időpontban az időjárás kiszámíthatatlansága ellenére is nagy a választék. A teljesség igénye nélkül: Füreden utánpótlás OB, Almádiban a hagyományos Szent István-napi verseny, Fűzfőn a nagy lampionos felvonulás tűzijátékkal, Kenesén az Old Timerek Tabu kupája, a Pénteki Regatta, Földváron nagyhajós verseny, Lellén a BL nyitó bulija – és ott a legkeményebbek küzdelme, a Keszthely–Kenese Szóló! Nehéz a döntés, bonyolult a logisztika, de végül úgy döntünk, Lellére megyünk, ott bevárjuk a K-K Szóló mezőnyét és velük visszahajózunk, hogy még elérjük az esti fűzfői kavalkádot. Kora este értünk be Lellére, egy igazán kellemes, csobogós egytakkos vitorlázást követően. Láttuk, hogy nagyon borul délnyugat felől, de mivel nem volt különösen erős viharokat sejtető prognózis, nem túlzottan izgattuk magunkat. Aztán bedurvult. Fonyódon 117 km/órás lökéseket regisztráltak, szerencsére a BL kikötő erre a szélirányra biztos menedéket nyújtott. Nem tartott sokáig, jött a vihar utáni bágyadt aransárga naplemente a Tanúhegyek fölött, Keleten szivárvány, a hányatott sorsú kikötő éttermében helyszúke, a hotel is teljes foglaltsággal üzemel, végre újra életjelek Lellén! A kezdet biztató, tudjuk meg Lange Pétertől, aki mint gondos gazda hol kikötőmesterként, hol skipperként, hol kedves vendéglátóként mutatkozik. Szombaton beindul a rendezvény. Van tréfás bicaj, ledobós vadbika, tömeg a strandon, a kismedencében, az étteremben. Jönnek a kikötő





megszokott arcai, az első visszatelepülők. A nyugati mólóra lassan ki lehet tenni a megtelt táblát, de a 160 hajóhely bérbeadása komoly üzleti kihívás a Bavariákat is forgalmazó bérlőnek. Az árak nem elrugaszkodottak: az egyéjszakás vendéghely 4000 Ft, melyet a Porthole klubkártyások díjmentesen vehetnek igénybe. A konyha Tóth Balázs értő irányítása alatt sokat ígér. Érdemes kipróbálni. A strandon szomorú látvány a homokban punnyadó 35 lábás kéttestű karbonrakéta, Vándor Robi katamaránja. Nagy luxus, megbocsáthatatlan koncepciós hiba, hogy egy ilyen szerkezetnek nincs érdemi versenylehetősége a tavon.

Mire az enyhe, alig mozduló szélben ráérősen nézelődünk, a Keszthelyről rajtoló szülőverseny mezőnye elsúvít a kikötő előtt. A Cason online követése szerint az élen haladók 15 km/órás tempót nyomnak, ennyi szél nincs is, utol sem érem az elejét, de a

tihanyi csőben azért beragadnak néhányan, így készülhet pár fotó is. A befutó elejéről lemaradunk, de a frissülő északias szélben csodásat vitorlázva érzük el Kenesét. Ki sem kötünk, mert vár a fűzfői lampionos balhé, ahova végre teljes vitorlázattal érkezünk. Próbájuk a Lelléről kunyerált lampionunkat belülről kivilágítani, amit egy fejlámpával sikerül megoldanunk. Büszkeségünk hamar csorbát szenved, amikor a szőlőfűrtszerűen fellampionozott hajók közé ékelődve megkezdjük a tradicionális vonulást fel és alá. Sokan vagyunk, mint mindig, és a rövid, de látványos tűzijáték hatalmas látványélménnyel kedveskedik a legalább száz hajót számláló mezőnynek.

A 2011-es nyár felért a csúcsra. A jövő héten már kevesebben lesznek, de a versenyszezon még tartogat komoly eseményeket. Lassan eljön a békés őszi túrák ideje. Készüljünk! **G.A.**



Cadet világbajnokság remek futameredményekkel

Július 29. – augusztus 5. között a németországi Kühlungsborban rendezték meg a legkisebb kétszemélyes kishajó, a Cadet hajóosztály világbajnokságát, ahol hazánkat hat hajó képviselte kiváló futameredményeket produkálva.

12 nemzet 75 hajója gyűlt össze az Északi-tengeren, hogy 12 futam során összemérje tudását, s megküzdjön egymással a világbajnoki cím elnyeréséért. Hazánkat 12 versenyző, Borsos Gergő és Horváth Balázs, Polgár Lukács és Kanyicska Márk, Kristóf Julianna és Jeney Márk, Varró Gábor és Váradai Miklós, Simó Márton és Rácz Bence, valamint Rácz Levente és Kardos Szabolcs képviselte, akiknek munkáját Gerencsér Gergő csapatvezető segítette.

Fiataljaink már a nyitónapon megörvendeztettek bennünket kiváló teljesítményükkel. Az első futam ugyan még kevésbé kezdődött sikeresen, ám a másodikon magyar egység, Borsos Gergő és Horváth Balázs szelte át elsőként a célvonalat! Ám mégsem ők indíthatták előnyösebb pozícióból a további futamokat, hanem az egyenletesebb teljesítményt nyújtó, 20. és 19. helyezéseket elérő párosunk, Polgár Lukács és Kanyicska Márk, akik a későbbiek során is mindvégig a mezőny elejében vitorláztak. A regatta félidejében, öt futamot követően fiaink igen jó helyen álltak. Gergőék az összesített lista 8., míg Lukácsék 15. helyét foglalták el. Azonban hiába a kiváló futameredmények, sajnos be-



A végelszámolásnál jobban fizetett az egyenletes teljesítmény, melyet ezúttal Lukácséknak sikerült leginkább megvalósítani

becsúszott rontott futam is, az utolsó napon pedig hat hajónk közül hármat is kizártak szigorított, azaz fekete zászlós rajtnál elkövetett vétségért, így ezúttal elmaradt a remek összesített eredmény. Hiába Gergőék futamgyőzelme, Kristóf Juli és Jeney Márk 2. helyezése, Lukácsék 8., Varró Gáborék 5. helyezése egy-egy futamon, ha azt kevésbé sikeresek követték. A végelszámolásnál jobban fizetett az egyenletes teljesítmény, melyet ezúttal Lukácséknak sikerült leginkább megvalósítani, akik mindvégig a 8. és 26. hely között vitorláztak, s csupán az utolsó napi rajtvétségük miatti kizárásuk következtében csúsztak ki a legjobb húsz hajó közül. Végül a 21. helyen zárták a világbajnokságot, mely az U15 kategória 4. helyezését jelentette számukra. A futamgyőzelmet szerző, sokáig még az első tízbe kerülésre is esélyes Borsos-Horváth kettős a verseny második felében kevésbé sikeresen vitorlázott, így visszacsúszott a 33. helyre, egyetlen hellyel megelőzve Kristóf Julcsiékat, akik ezen helyezésükkel az U16 kategória negyedik helyét szerezték meg, Julcsi pedig a 8. legeredményesebb női kormányosként fejezte be a világbajnokságot. Az összesített lista 48. helyezéseiig jutott a szintén ifjú, 15 év alatti korcsoportban versenyző Varró Gábor és Váradai Miklós, akik az utolsó előtti futamban vitorláztak egy figyelemre méltó ötödik helyet. Ifjanc párosaink, – akik inkább még tapasztalatgyűjtés céljából vettek részt az év legrangosabb világversenyén – Simó Márton és Rácz Bence a 61., Rácz Levente és Kardos Szabolcs pedig a 65. helyen zárták az egyhetes regattát. Cadetosaink néhány napos pihenőt követően megkezdik a felkészülést az országos bajnokságra, ahol augusztus 18-22. között a bajnoki cím megszerzéséért küzdenek meg egymással.

Eszes Bernadett

A regatta félidejében, öt futamot követően fiaink igen jó helyen álltak. Gergőék az összesített lista 8., míg Lukácsék 15. helyét foglalták el.



Litkey duplázott – a Watt Energy Drink J24 OB-n megvédte bajnoki címét

2011. július 27-31. között zajlott Balatonkenesén a Watt Energy Drink J24-es Országos Bajnokság a KMPSE rendezésében. A Magyar J24-es Osztály első alkalommal rendezett önálló bajnokságot. A szélben és vízi csatákban gazdag viadalon tíz futamot teljesítettek a csapatok. A győzelmet a magabiztosan vitorlázó, a mezőnyből egyértelműen kimagasló Litkey Farkas egysége szerezte meg. A tízszeres Kékszalag-győztes ezzel megvédte tavalyi J24 OB címét. Az ezüstérem Székely Antaléknak, míg a bronz Nagy R. Attiláéknak jutott.



Bátran állíthatjuk, hogy minden idők egyik legerősebb mezőnye gyűlt össze július utolsó hétvégéjén Balatonkenesén. Olimpikonok, többszörös magyar bajnokok szálltak a világ egyik legnépszerűbb one design hajójába, 16 egység vágott neki a küzdelmeknek. Július 28-án, a megnyitót és a kormányosi értekezletet követően csendes, áztatós eső és szélcsend készítette várakozásra az akkor még nyugodt, ám bizakodással teli mezőnyt. Az eső kora délutánra elállt s a szél is biztatóan lengedezni kezdett, így Sipos Péter versenyzető fél négykor elindította a csapatot. A bajnokság első futama 8-10 csomós északi szélben indult. Az első kreuzbójánál a várakozásnak megfelelően szépen összejött a mezőny és sűrű, olykor kiabálással tarkított bójavételek következtek. Farkyék és Tonyóék hamar az élre törtek s magabiztosan vitorlázta a mezőny előtt. Az első, Tóth László emlékfutamot a Litkey-csapat nyerte, mögöttük Székely Antalék, majd Makai Gáborék következtek. A második futam is tiszta rajttal indult, bár a rajt előtti pillanatokat az osztályban megszokott izgága helyezkedés jellemezte. Ezt a futamot Apuka emlékének ajánlották a rendezők, így érthető volt Farkyék igyekezete, hogy megnyerjék és így is lett, mögöttük Tonyóék ismét másodikként, majd harmadik helyen Hercsel Erikék érkeztek.

A bajnokság másnapján, július 29-én, pénteken rövid, esős várakozást követően vízre indult a csapat. Mérsékelt, 14-16 csomós ÉNY-i szél fúj. A harmadik futamot az előző naphoz hasonlóan Litkeyék teljesítették elsőnek, mögöttük Székely Antalék, majd Nagy R. Attiláék érkeztek. A negyedik futamban Kakas Máté és Sarina Robi remek vitorlázással megelőzte Litkey Farkast. Tonyóék csak egy hetedik helyet vitorlázta és már itt látszott, hogy Kaiser Kristófék is kezdenek magukra találni. Az ötödik futamban aztán ismét Farky és Tonyó végzett az élen Kaiser Kristófék előtt. A hatodik, aznap utolsó futamra már jócskán elfáradtak az élénk szélben a csapatok, de ennek ellenére harcos kedvvel vágta neki

a küzdelmeknek. Farky ismét magabiztos vitorlázást mutatott be, viszont a második helyen Sarina Robiék futottak be, a harmadikok pedig a fonalat remekül elkapó Rozsdáék lettek.

Július 30-án, szombaton akadtak azért gyengélkedők, de a szigorú és kérlelhetetlen, ámbar igazságos rendezőség időben vízre küldte a csapatot. Az újonc Unicum Next egység bölcsen döntött, hogy kint maradt a parton, hiszen kéthetes JÉ tulajdonosként, kevés tapasztalattal nem vállalták az élénk szeles futamokat. A hetedik futam 16-18 csomós északiban indult, így a csapatok fockvitorlára cseréltek, csupán Litkey Farkasék kezdték a futamot genuával, azonban látva, hogy a fock ebben a szélben jobban működik, az első hátszélben fockra cseréltek. A döntésre csaknem ráment a futamgyőzelem, de mivel végül a leébójánál Kakas Mátéékkal szemben a félszeles befutóra nem húzták le a spinnakert, így sikerült megelőzni őket. Harmadik lett Rozsda csapata, negyedik Tonyóval az ImiJÉ. A nyolcadik futam Farky számára döntő volt, hiszen ha megnyeri, megvan a bajnoki cím. A papírforma bejött és hetedik futamgyőzelmét is megszerezte. Másodikként Kaiserék, harmadiknak pedig Makaiék értek célba. Székely Antalék ismét negyedik helyet vitorlázta. Farkyék kiállítását követően Tonyó magára talált és fölényesen nyerte a kilencedik futamot. Rozsdáék a másodikak, a pompásan teljesítő Makaiék pedig a harmadikok lettek. A többi kiadó dobogós helyért még ádáz küzdelem folyt. A tizedik, mindent eldöntő utolsó futam előtt hosszabb várakozás, halasztás, pályarakás. Végül elindulhatott az utolsó futam is. Érezhető volt a feszültség, hiszen a rajtnál a dobogó harmadik fokára esélyes Kakas Mátéék ütköztek a szabálytalankodó Kaiserékkal, akiket a zsűri ki is zárt az első helyről, így Makaiék könyvelhettek be egy első helyet, Rozsdáék egy második, Tonyó pedig egy harmadik helyezést. Kakasék csak negyedikként értek célba, így számukra elszállt a dobogós hely. Hercsel Erikéknek az első kreuzban technikai okok miatt fel kellett

adniuk a futamot (kiszakadt a leékocsi), így végül 14 hajó futott be érvényesen. A 2011. évi Watt Energy Drink J24-es bajnokság Litkey Farkasék megérdemelt és példaértékű győzelmével zárult, az ezüstérem Székely Antal csapatának, a Compass ImiJÉ-nek jutott, a bronzérmét a North Sails csapat tagjainak nyakába akasztották,

ahol Nagy R. Attila volt a kormányos. Negyedik helyen zárt Kakas Máté kormányzásával a Zulu, ötödik lett Sarina Róbert csapata, a hatodik helyen pedig a Seiran végzett Kaiser Kristóf irányításával. Szép volt lányok, fiúk! Köszönjük a rendezést!

Kenese Marina Port VSE.

INTERPOHÁR 2011 Olympic Hopes Regatta – Szlovákia 2011. július 28-31.

Beszámoló

A Magyar Vitorlás Szövetség felkérésére az Olimpiai Reménységek Tornájára a SailCoach Hungary vezető edzője, Arató Richárd állította össze az utazó keretet.

között a Szlovák Vitorlás Szövetség elnöke nyitotta meg a versenyt, ahol csapatunk a magyar vitorlás válogatott egyenruhájában képviseltette magát. Szél hiányában azonban kora délutánig nem tudtak futamokat rendezni, csak 2

kikötőben mindenki felkészítette a hajóját a versenyre, majd 9 órakor az összes versenyző elhagyta a kikötőt. Nagyon gyenge, 5-7 csomós keleti irányú szél fújt egész nap. A pályán sem terjedt le teljesen a szél, csíkos maradt, és 15-20 fokot



Laser 4.7 hajóosztályban Huszka Mátýás és Virág Flóra, Optimistben Vadnai Jonatán képviselte hazánkat.

2011. július 28-án Balatonföldváron, a Csoki Kupa ranglistaverseny helyszínén várta Arató Richárd a versenyzőket, hogy felpakolják hajóikat az utánfutóra és elinduljanak. A késő délutánba húzódo indulás miatt a csapat csak késő éjjel érkezett Szlovákiába.

2011. július 29. A verseny első napja. Reggel korán kelt az egész csapat, mert a hajókat még fel kellett mérteni és be kellett nevezni a versenyre, amire csak reggel 8-9 óra között volt még lehetőség. Délelőtt 10 órakor ünnepélyes keretek

óra körül kezdtek lengedezni a zászlók a kikötőben. Ekkor a rendezőség úgy döntött, hogy megpróbálják kivinni a mezőnyt, és amennyiben stabilizálódik a szél, megrendezik az első futamot. Sajnos a próbálkozás hiábavaló volt, mert a szél szinte minden irányból lengedezett, így nem sikerült pályát tűzni. Két órányi próbálkozás után másnapra halasztották a versenyt.

Csapatunk a szállodában vacsorázott, majd az előző rövid éjszaka miatt mindenki kilenc óra körül lefeküdt aludni.

2011. július 30. Reggel 7 órakor, három órával az első futam rajtja előtt ébresztette az edző a versenyzőket. Reggeli után a

fordult. A helyszín kísértetiesen hasonlított a Velencei-tavi körülményekhez. Öt futamot rendeztek ezen a napon minden hajóosztálynak, így szinte reggeltől estig vízben voltak versenyzőink. A rossz időjárás (eső, 10 fok) és a 9 órás versenyzés próbára tette a fiatal versenyzők tűrő- és állóképességét.

A Laser 4.7 hajóosztályban Huszka Mátýás már az eső futamban megmutatta, hogy ellenfeleinek fel kell kötni gatyájukat, ha le szeretnék győzni. Már a rajt után 100 méterrel az élre állt, és folyamatosan növelve előnyét elsőként ért célba. Virág Flóra rajtja nem sikerült olyan jól, de a pályán a szélfordulókat kihasználva

végül a 3. helyre küzdötte fel magát. Vadnai Jonatánnak Optimistben komoly ellenfele akadt. Az előző évi világbajnokságon 4. helyezést szerzett cseh versenyzővel, Staokova Nikollal küzdött az első helyért, míg végül a befutó előtt pár méterrel Jonit utolérték, így csak a harmadik helyen ért célba.

A második futamban Huszka Mátyás a 2. helyezést szerezte meg Virág Flóra mögött, aki hibátlanul vitorlázva az összes fiút és lányt maga mögé utasította. Vadnai Jonatán a második futam rajtjától kezdve cseh ellenfelét próbálta fogni, így már az első bójánál jelentős hátrányban voltak az elsővel szemben. Bár ellenfelét

megmutatta ellenfeleinek, hogy ő is tud nyerni. Joni az első bójához harmadikként érkezett, a hátszél-szakaszban megelőzte az előtte lévő versenyzőt, majd a következő cirkáló-szakaszban fordulócsatában megverte legnagyobb ellenfelét, a cseh világbajnoki 4. helyezettet is, így elsőként ért célba.

A negyedik futamban már látszott a versenyzőkön, hogy fáradnak, hiszen normális körülmények között egy napon nem rendeznek sehol három futamnál többet. Ám szerencsére nemcsak a mi versenyzőink fáradtak, hanem a többiek is. Huszka Mátyás most sem talált legyőzőre, és magabiztosan nyerte meg ezt a futamot is.

végig Flórának próbált segíteni, hogy a magyar csapat minél eredményesebben szerepeljen. Matyi végül a 3. helyen ért célba, hozzásegítve egy újabb futamgyőzelemhez Virág Flórát, aki ezzel összetettben feljött a második helyre.

Vadnai Jonatán, kihasználva a többiek fáradtságát, már a rajtnál megszerezte a legjobb pozíciót. Taktikai fegyelmezettségének köszönhetően végig maga mögött tudta tartani az egész mezőnyt, ám a cseh Nikol az utolsó hátszélben megelőzte, így végül a 2. helyet szerezte meg. Este nyolc órakor értek be a versenyzők a vízről, így sok idő nem maradt a napból. A vacsora után Arató Richárd edző megtar-



ebben a futamban legyőzte, végül a 3. helyen ért célba.

A harmadik futamra élénkült a szél és a pálya mindkét oldalán egyenletesebben fúj. Laser 4.7-ben Huszka Mátyás megismételte első futamteljesítményét, és rajtcél győzelemmel, toronymagasan nyerte hajóosztályának futamát.

Virág Flóra megpróbálta a legjobb helyet kivívni magának a rajtnál, ám korán indított, így büntetésből vissza kellett jönnie, és újra elrajtolnia. Egy ilyen hiba kis pályán szinte behozhatatlan hátrányt jelent. Flóra végül az 5. helyre tudta bevitorlázni magát. Vadnai Jonatán az élénkülő szélben magára talált, és a harmadik futamban

Virág Flóra az előző futam sikertelen rajtja miatt ebben nem akart kockáztatni, és nem mert felállni a vonalra. A rajtot követően a bal oldalt választotta, ám a szél ismét leállt és 20 fokot fordult jobbra. Flóra pozíciója a pálya bal oldalán így lehetetlenné vált, és csak a 6. helyen ért célba.

Vadnai Jonatán Optimistben ismét a harmadik helyen végzett ebben a futamban. A rendezőségnek azonban a négy futam sem volt elegendő ezen a napon. Már elmúlt este 6 óra, mikor a leálló szélben erőltetve elindították az ötödiket. Huszka Mátyás – mondván, neki úgyis mindegy, hányadikként ér célba ebben a futamban (négy futam után a legrosszabb kiejthető),

totta szakmai értékelését, majd mindenki a szobájában pihent és mentálisan készült a következő napra.

2011. július 31. vasárnap, a verseny utolsó napja. Ezen a napon szintén korán kellett kelni, mert a szállodai szobát délelőtt el kellett hagyni, így a verseny után már nem volt lehetőség az összekapakolásra. A csapat nyolcig megreggelizett és kiköltözött a szállodából. Viszonylag jó szél fúj, 12-13 csomó északkeleti irányból. Erre a napra három futamot tervezett a versenyrendezőség. Már reggel látszott, hogy a körülmények engedni is fogják, hogy délután 3 óráig befejezzék a tervezett három futamot.

Huszka Mátyás az első helyen várta az utolsó napot. A hatodik futamban bebiztosította első helyét egy újabb futamgyőzelemmel. Virág Flóra, aki előző napi teljesítményével az összetett második helyen állt, szintén igyekezett maga mögé utasítani mindenkit, és Matyi mögött a második helyet szerezte meg.

Vadnai Jonatán hiába próbálkozott mindennel, a hatodik futamban nem sikerült legyőznie a versenyben első helyen álló cseh Nikolt, és újra a második helyen végzett.

A hetedik futamban a magyar Laser 4.7-es versenyzők megmutatták, hogy a dobogó legfelső fokát nem adják senkinek. Virág Flóra újabb futamgyőzelemmel, Huszka Mátyás pedig egy második helyezéssel biztosította előnyét a mezőnyrel szemben.

Vadnai Jonatánt a hetedik futamból kizárták, így esélye, hogy aranyérmet szerezzen, elúszott.

A nyolcadik volt a verseny utolsó futama, ahol a magyar versenyzők felszabadultan vitorlázhattak, hiszen Huszka Mátyásnak már indulnia sem kellett volna ezen, hogy övé legyen az aranyérem. Ennek ellenére az utolsó futamon is megmutatta, hogy őt nem lehet legyőzni, és magabiztosan vitorlázott át elsőként a célvonalon.

Virág Flóra Matyihoz felzárkózva másodikként ért célba, és ezzel megszerezte az összetettben a második helyet. A lányok között Flóra lett a legeredményesebb versenyző.

Vadnai Jonatán a kizárást követően, dacolva a versenyzőkkel, megmutatta, hogy ő akkor is tud nyerni, és az utolsó futamban már a rajt után átvette a vezetést, és elsőként ért célba.

A partra érkezést követően a csapat gyorsan összehajította a felszerelését, és a díjkiosztót már útra készen várták. A díjátadó ünnepségen nagy sikert aratott a magyar csapat, és edzőjüknek, Arató Richárdnak külön megköszönték a versenyen való részvételüket.

Azt hiszem – ahogy ez más világversenyekeken is kitűnik –, az ifjúsági hajóosztályokban a magyar versenyzők kiválóan teljesítenek. Remélhetőleg az egyesületek, a versenyzők és a szülők munkája rendíthetetlen marad, és egyszer versenyzőinket újra láthatjuk majd az ötkarikás játékokon a felnőtt mezőnyben is.

Eszes Tamás

SailCoach Hungary

www.sailcoach.hu

Olympic Test Event 2011 – Weymouth

Berecz Zsombi a világ élvonalában

Egy évvel az olimpia előtt a vitorlásversenyek helyszínén, Weymouthban és Portlandben gyűltek össze július 31. – augusztus 13. között a világ legjobb vitorlázói, hogy részt vegyenek az Olympic Test Event rendezvényen, melyet mi előlimpiaként emlegetünk.

66 ország 460 sportolója adta le nevezését a jeles eseményre, ahol minden országból egy versenyző képviselhetette hazáját, s rajtához állhatott minden nemzet, nem csupán azok, akik kvalifikálták magukat.

A regattán nemcsak a versenyzők ismerkedhetnek a helyszínnel, szélviszonyokkal, hullámmással, áramlással, hanem a rendezőség is mintegy főpróbát tarthatott az ötkarikás játékok előtt, mindent oly módon lebonyolítva, ahogy azt a jövő évi olimpián teszik majd. Nem titkolt szándék, hogy a tapasztalatok megszerzésével a cél az volt, hogy kiküszöböljék a jelen versenyen észlelt hibákat, felmerülő problémákat. A majd kéthetes rendezvénysorozatban

hajóosztályok különböző pályákon, eltolt időpontokban versenyeztek. Elsőként a női match race versenyei vették kezdetüket, ám ott mi nem voltunk érdekeltek. Számunkra két nappal később, a szörfösök futamainak kezdetével indult el a regatta, ahol Gádorfalvi Áron és Detre Diana képviselt bennünket, majd ringbe szállt a Laser Standard osztályban Berecz Zsombor, Radialban Héjji Viktória, s végül legkésőbb, augusztus 6-án Pál Gaszton kezdte meg a versenyzést Finn-dingivel. Szörföseink mindvégig egyenletesen versenyeztek, s Áron a 34 főt felsorakoztató férfimezőnyben a 20., Detre Dia pedig a 28 fős női mezőnyben a 22. helyet szerezte meg. Pál Gaszton az első napokban



sebességi gondokkal küzdött, szokatlanok voltak számára a helyszín meglehetősen speciális adottságai, hullámmása, az áramlás, így a mezőny végén versenyzett, majd az utolsó napokban sikerült néhány helyezést javítania, így végül a 24. helyen zárta a versenyt a 27 fős mezőnyben. Radiális leányunk, Héjji Viktória, aki természetéből és fizikai képességeiből adódóan a gyengébb szelet favorizálja, mindvégig a szél erejével küzdött, s négy futamot nem is tudott teljesíteni, így ő csupán egy hajót



utasított maga mögé. Egyetlen hajóosztályban, Laser Standardben azonban – ahol az eddigi versenyeken nyújtott teljesítmények alapján sejteni lehetett, hogy leginkább versenyképesek vagyunk – Berez Zsombor jóvoltából ezúttal is szép eredmény született. A legnépesebb, 56 hajót felsorakoztató mezőnyben Zsombi kiválóan vitorlázott, s mindvégig az élbolyban versenyzett. Az első napon egyből 3. és 13. helyezéssel nyitott, majd a további futamokon is szépen teljesített, noha egy-egy gyengébb futameredmény csak becsúszott a majd egy hét során. Futambéli harmadik helyezését azonban sikerült még egyszer megismételnie, s végül a kitűnő 13. helyen zárta a regattát, melynek azt hiszem

mindannyian örülnénk, ha a jövő évi viadalon megismételné. Szép volt, Zsombi! Noha a teljes csapat szereplése nem éppen úgy sikerült, ahogyan azt szeretnénk volna, ám Zsombi eredménye igazán kitűnő, s – ha csak egyetlen hajóosztályban is – a világ élvonalába emeli a magyar vitorlázást.



Optimist ORA CUP – Garda

Vadnai Jonatán a dobogó legalsó fokán

Kitűnő eredménnyel zárták optimisteseink az augusztus 8-10. között a Garda-tavi Arco városban megrendezett Ora Cupot.

A háromnapos, nyolcfutamos regattán, melyen 10 nemzet 170 junior és 85 serdülő optimistese küzdött egymással a legjobbaknak járó díjakért, hét fős magyar csapat képviselte hazánkat. Hadnagy Zsombor, Galgóczy Tamás, Gyapjas Zsombor, Takácsy Lilla, Tenke Áron és Vadnai Jonatán a juniorok, míg Héjja Marcell a serdülők között versenyzett. Mindhárom napon nap-sütéses időben, a kora délután érkező déli szélben (Ora) rendezték

arany, ezüst és bronz csoportra osztotta a rendezőség. Vadnai Jonatán mindvégig a mezőny élvonalában vitorlázva s egy futamgyőzelmet is bezsebelve a 3., Gyapjas Zsombi pedig a 6. helyen jutott be a legjobbakat felsorakoztató 85 fős arany csoportba, ahol Joni, tartva a helyezését, bronzérmert szerzett, míg Zsombi egy helyet előrébb lépve az előkelő 5. helyen zárta a regattát. Tenke Áron egyetlen helyezéssel maradt le a legjobbaktól, így ő a selejtezők után az ezüst csoportban folytatta a regattát, ahol a 7., azaz összetettben a 92., míg klubtársa, Takácsy Lilla a 4., azaz az összesített 89. helyezést szerezte meg. Galgóczy Tomi az ezüst csoport 12. (összetett 97.), Hadnagy Zsombor pedig a 28. (összetett 113.) helyezéseiig jutott. A serdülő, azaz cadet korosztály versenyében, ahol összesen kettővel kevesebb, vagyis hat futamot rendeztek.



a futamokat, ám az utolsó napon az ereje némiképp megfogyatkozott, s mivel a pályát nem a szokásos partközeli helyszínen tűzték ki, a szikla hatása sem érvényesült oly módon, ahogy azt a gardai vitorlázások során a gyerekek korábban megtapasztalhatták.

Hat kvalifikációs futamot követően a mezőnyt a döntő két futamára

Héjja Marci a 60. helyen végzett. A verseny abszolút győzelmét az olasz Emil Toblini szerezte meg a szlovén származású Peter Janezic és a mi Jonink előtt, míg a serdülőknél Kevin Rio nyakába akasztották az aranyérmert.

E. B.

A Várady–Szabó Petheő páros nyerte a hetedik Lájér Admirális Emlékversenyt

Az előre tervezett nyolc helyett végül három megrendezett futammal a Várady Szabó János – Petheő Tamás kettős nyerte a hetedik Lájér Admirális Emlékversenyt az alsóörsi Katamarán Bázison. Szombaton a gyenge szél miatt halasztással indult a viadal, végül 11 óra helyett 12,30-kor sikerült elrajtoltatni a 9 fős mezőnyt.

Az első futamot gyenge, leálló DNY-i szélben rendezték. Az utánpótlás páros, Andorka Rudolf – Kriska László kis testsúlya miatt meglepő sebességet produkált ebben a futamban, végül az ötödik helyen zártak. Ezt a futamot Várady Szabó János és Petheő Tamás nyerte. A második futamot a leálló és hetvenfokos szélforduló miatt néhány perccel a rajt után lelőtték. Egy kisebb halasztást követően indították újra a futamot, ami már erősebb É-i szélben rajtolt. A második kruzszakasznál nagyot fordult a szél, és a bójavétel után a fiatal Andorka–Kriska páros felborult. Ezt a futamot végül a Diószegi–Jankovics páros nyerte. A harmadik futamot rövid pályamódosítás után indították. A versenyzőknek hol erősebb, hol gyengébb északi szélben kellett vitorláznuk. Az erősebb ráfújások a könnyebb súlyú versenyzőknek komoly erőpróbát jelentettek. A befutó után ismét leállt a szél, ezért több futamot nem tudtak rendezni.

A versenyzőknek hol erősebb, hol gyengébb északi szélben kellett vitorláznuk. Az erősebb ráfújások a könnyebb súlyú versenyzőknek komoly erőpróbát jelentettek



A szombati napot a versenyzők egy kellemes, beszélgetős vacsorával zárták. Vasárnap reggel a szélhiány miatt halasztást rendeltek el a rendezők, majd később – megrendezett futam nélkül – lelőtték a napot. A díjkiosztót 15 óraker tartották. Mivel az F18-as és a nyílt kategóriában is kevés hajó nevezett, ezért az eredményeket a Texel Rate alapján összevontan értékelték. A verseny névadó szponzora, Lájér Tamás biztosította a versenyzőket, hogy a Lájér Admirális Emlékversenyt 2012-ben is megrendezik. Fontosnak tartotta elmondani, hogy az utánpótlás-nevelésre a jövőben is nagy hangsúlyt fektetnek. Az F18-as és a nyílt osztály következő versenye az augusztus 25-29. között megrendezésre kerülő Országos Bajnokság Balatonfüreden. Texel Rate szerint számított eredmények:

EREDMÉNYEK

1. Várady Szabó János – Petheő Tamás (1,2,1)
2. Diószegi Zoltán – Jankovics Gábor (2,1,3)
3. Kasuba István – Kasuba Bendegúz (3,3,4)
4. ifj. Lájér Tamás – Lájér Tamás (4,5,2)
5. Bakonyi Szabolcs – Bakonyi József (6,4,8)
6. Kunfalvy Csaba – Antal Gábor (7,6,6)
7. Szilassy László – Szilassy Emese (9,8,5)
8. Marton Balázs – Székely András (8,7,7)
9. Andorka Rudi – Kriska László (5, DNF, DNF)

forrás és fotók: mbsailing.hu

A verseny névadó szponzora, Lájér Tamás biztosította a versenyzőket, hogy a Lájér Admirális Emlékversenyt 2012-ben is megrendezik



Laser Radial Nyílt és Női Bajnokság – Fertő tó

Tomai Balázs és Karé Réka a bajnok

Augusztus 7-11. között a Fertő Tavi Vitorlás Szövetség és a Soproni Építők SK rendezésében került sor a Laser Radial felnőtt osztály Országos Bajnokságára, mely egyben az olimpiai szám, a Női Laser Radial bajnoki címéért folyó küzdelmeit is magában foglalta.

A négynaposra és 9 futamra tervezett viadalra 33 versenyző adta le nevezését, köztük számos ifjúsági és felnőtt, valamint női radiális, akik egész évben ezen hajóosztály állandó versenyzői, ám akadt több olyan ifjanc is, akik csupán erre a versenyre ültek át a hajóosztályba, különben inkább a kisebb vitorlázatú 4.7, vagy a nagyobb testvér Laser Standard képviselői. Az égiek ezúttal igencsak összeesküdtek a versenyzők ellen, ugyanis szakadó esőben, meglehetősen zord, októbert idéző időjárásban, szél nélkül vette kezdetét a regatta. Két nap alatt csupán egyetlen futamot sikerült lebonyolítani, azt is forgolódó, instabil, gyenge szélben, állandó szélpörgésekkel, szélcsíkokkal, melyek optimális kihasználása igen erős koncentrációt igényelt a versenyzőktől. Aztán végre a harmadik napon megérkezett a várva-várt és előre jósolt szél, ami végre fúj! Rendesen. Verőfényes napsütésre, harsogó szélre ébredt ezen a napon a versenyzők serege, mosoly ugrott fel az arcokra, hogy végre lehet vízre szállni, s egy jót versenyezni, hiszen ezért vagyunk itt. Ám a rendező másképp döntött. További erősödéstől tartva parti halasztásra ítélte a mezőnyt, majd – talán a morgások hatására, vagy az előre jelzett erősödés elmaradtának tudatában – kora délután vízre szállhatott a versenyzőgárda, hogy az elmaradt futamokat bepótolja, ami azonban ekkor sem sikerült zökkenőmentesen. A szél ereje nem csökkent, talán a rajt előtti pillanatokban még élénkült is. Tény, fújtt rendesen, ahogy az általában a nemzetközi versenyeken megszokott. 4-5 beaufort alapra 6-os befújásokkal, ami persze nehézségeket okozott azon indulók számára, akik most ismerkedtek a hajóosztállyal, vagy éppen kisebb testalkatúak. De akik ebben versenyeznek egész évben, nemzetközi regattákon vesznek részt, vagy épp az olimpiára készülnek, mint Karé Réka is – megjegyzem, a verseny alatt zajló olimpiai előversenyen mindvégig 18-26 csomó közötti szélben versenyeztek a viadalra kijutott laseresek – azok számára nem. Azoknak ez normális, s még élvezték is az erős szél nyújtotta vitorlázás élményét. A rendezőség azonban nem. Küzdött a horgonyzással, futamindítással, így az 50 perces futam után több mint egyórás várakozás következett, majd újabb próba, amit az első kör után érvénytelenítés követett, mond-



ván, „elfordult a szél” – jelzem, virsli-pálya lévén ezt egy módosítással könnyen orvosolni lehet, s az előző napok alatt nehézkesen kierőszakolt egyetlen futamunk többszörösen tartogatott ennél jóval drasztikusabb szélfordulókat. De a feketeleves csak ezután következett. A tervezett négy futam helyett a másodikát követően a rendező úgy határozott, hogy délután fél 4-kor befejezi a napot, s partra küldi a társaságot. Három futam. Ez az, amit a három nap alatt sikerült teljesítenünk, s már csupán egyetlen nap volt hátra. Futam híján a bajnokságunk még nem volt érvényes, tehát veszélyben... és mi mégis partra szálltunk, s csodás napsütésben, 16-24 csomós szélben – ami késő délutánra persze vesztett erejéből, – befejeztük a napot. Ennek azért sem a versenyzők, sem az edzőik nem örültek, érthető módon. Én értem,



hogyan azok számára, akik kis testalkatúak, most ültek át a hajóba, s ilyen szélben nem igazán sikerült azt talpon tartaniuk, kemény volt a nap, de mi van azokkal, akik egész évben ennek a hajóosztálynak az állandói versenyzői, akik erre a viadalra készülnek egész évben, ha fúj, ha szakad??? Megfosztották őket két olyan futamtól, melyben kihasználhatták volna helyzeti előnyüket, hogy tudnak ebben az osztályban erős szélben is haladni, hiszen ismerik annak csínját-bínját, nem dobja le őket a hajó egy hátszeles szakaszban vagy éppen halzolásnál. A két erős szélben persze megmutatkoztak a tudás- és hiányosságbeli különbségek. Toronymagasan nyerte a futamokat Tomai Balázs, akit Bathó Péter, Karé Réka, Szigethi Botond és Rozsnyay Domonkos követett tetemes előnyt felhalmozva. Ők aztán nem igazán értették és díjazták a rendező döntését, aki inkább a következő napon 2-4 csomós, néha egy-egy talán 6-8 csomót is elérő szélcsíkban – mely a pálya bizonyos részeire érkezett csupán meg – inkább erőltetett három futamot, bő 90 fokot forduló, néha teljesen 0-ba leálló foltos szélben. Ott aztán persze volt minden, hátulról előre fúss, hol egy jobbos csíkkal érkezett meg a mezőny egyik fele, majd váltotta őket egy balos élénküléssel berobbanó társaság. Ember legyen a talpán, aki ezt követni tudja. De versenyzőink megtették, s derekasan helyt álltak, hol sikeresen, hol egy-egy betlivel. Tomai Balázs is így járt az első futamban, ahol hibázott, így Karé Réka átvette tőle a vezetést összetettben, s igencsak megközelítette őt Bathó Péter és Szigethi Botond is, ám a következő kettőn bezsebelt egy második és első helyezést, mellyel ismét az élre tört. Ezalatt Bathó Peti második helyezése helyett egy OCS-t (korai rajt) gyűjtött be, így kiesett a bajnoki címért folyó küzdelemből, ám hárman, Balázs, alias Pufy, Réka és Boti, azaz Tarzi még ringben volt, s várta az utolsó futamot, hogy az döntsön, ki is a jobb. De hopp, egy újabb érdekes döntés, parti halasztás. Bár a szél ereje, iránya, instabilitása mit sem változott. Mi újra partra mentünk délután fél háromkor, az utolsó versenynapon. Igaz, szörnyű széljárás volt, kicsi szél, csíkos, rettenetesen forgolódo, volt, hogy raumolt a mezőny a kreuzbójára, de ez volt a helyzet az előző három futam során is. Ja, és azokat

nem lőtték le, noha előző nap az 5-ösben, jóval elenyészőbb szélfordulóért azt megtették. De mindegy is, ezt már korábban kifejtettem. Szóval újabb várakozás és tanácsalanság, találgatások a parton – volt olyan versenyző, aki ezt meguntta s hazament. A zászlók meg egyre erősebben lengedeztek... szóval nagy kérdőjelek, tanácsatlan arcok, fokozódó bosszúság, és persze tehetetlenség a versenyzők és edzőik oldaláról. Aztán nehézkesen, de újra vízre szálltunk, bár a szél akkor épp csökkenni kezdett, ereje helyenként teljesen elfogyott, az első pályajelhez egyetlen takkon lehetett közelíteni, a rajtvonalon jobbcsapáson nem lehetett áthaladni – ha épp fújt –, s még jó néhány érdekesség, eljárási hiba a döntések sorában, amiket azonban már nem kívánok tovább boncolgatni. Végül a futamot érvénytelenítették, s maradt a hat futam utáni eredmény, miszerint Tomai Balázs szerezte meg a bajnoki címet Karé Réka előtt, akinek ezúttal egyetlen pontos lemaradással meg kellett elégednie az ezüstéremmel, ám a női bajnoki cím boldog tulajdonosa lehetett. A dobogó harmadik fokára Szigethi Botond állhatott fel, akit Bathó Péter, Balogh András és Kocsis Ákos követett a sorban. A Női Bajnokságban kiemelkedően teljesítő, magabiztosan versenyző, s a férfi mezőnyt megszorogató Karé Réka szerezte meg a győzelmet az összesített lista 8. helyén végző, még igen fiatal, csupán 14 éves Haidekker Zita előtt. A két leányzó igencsak kiemelkedett a női mezőnyből, s a fiúkkal versengett az összesített lista élén, míg a többi leány a mezőny második felében vitorlázott. A harmadik helyezést a 19. helyen végző Hirschler Rebeka szerezte meg, azonos ponttal végezve a dobogóról lecsúszott Haidekker Barbarával, akit Maróti Dóra és Tolnai Réka követett. A bajnokság végül nehézkesen, de összefőtt s hat futammal zárult a szeszélyes időjárás és az instabil szélviszonyok miatt, amit talán csupán a rendező bizonytalankodása révén született, meg nem értett döntések tetézték. Ám a helyiek vendégszeretete, odaadása némiképp kárpótolta az indulókat, akiket minden este közös vacsora, üdítő, fagyí várt, s akik kedvéért, jó hangulatáért a helybéli szülők, lelkes segítők mindent megtettek.

EREDMÉNYEK

Felnőtt Bajnokság

1. Tomai Balázs 13 pont
2. Karé Réka 14 pont
3. Szigethi Botond 19 pont
4. Bathó Péter 28 pont
5. Balogh András 29 pont
6. Kocsis Ákos 41 pont
7. Friedl Máté 46 pont
8. Haidekker Zita 53 pont
9. Korchmáros Kristóf 56 pont
10. Matis Ádám 59 pont

Női Bajnokság

1. Karé Réka 14 pont
2. Haidekker Zita 53 pont
3. Hirschler Rebeka 82 pont
4. Haidekker Barbara 82 pont
5. Maróti Dóra 86 pont
6. Tolnai Réka 115 pont

Moszkva... Moszkva... Moszkva...

Ülök a padon, nézem a Velencei-tavat idéző sárgásbarna vizet, a lemenő nap vörös korongját keresztező repülőgépeket. 10 nap összezártság után holnap mehetünk végre haza. A háttérben orosz zene bömböl a hangszórókon. A záró ceremónia harsány hangjai.

Robi 6. lett a világbajnokságon!

Aki szakmai beszámolót vár, nyugodtan továbblapozhat, nem szándékozom bójadiagramok magyarázatába vagy technikai és taktikai elemzésekbe belemerülni. A teljesség igénye nélkül, érzések. Coach voltam...

Peregnek bennem a képek. A Beatles „Back in the USSR” száma euforizál, miután Hajdú Balázs megbízott „korábbi érdemeim elismeréseként” a magyar csapat vezetésével.

Június közepét írjuk. Van hat hetünk az indulásig.

Bakóczy Robi, Héjj Ádám (Johnny) és Pajor Szabolcs Levente a gladiátorok.

Kain fiam nélkül nem megyek: kell a „tolmács”, aki „fiatal nyelvre” le tudja fordítani szándékaimat a srácoknak, remek motorosvezető, korosztályosan nemrégén szállt ki e versenyzői baráti körből: ha ő szól, még a gépzenét közvetítő fülhallgatót is hajlandók pár percre nélkülözni.

Robi a Kiel-Helsinki túrán van, Szabolcsék Szerbiában, szóval útlevel nélkül a repülőjegy és a vízum kicsit körülményes. Az orosz vízumhoz a hazaérkezés utántól még fél évig érvényesnek kell lennie az útlevelnek – na ja, az apró betűket is el kell olvasni –, szóval maradt egy hetünk: okmányirodázás, új meghívólevél, vízumkérelem (ami általában 10 nap), kis gyomorideg, futkosás Balatonfüred és Budapest között a nyári kánikulai csúcsforgalomban. Józsa Jettának hála, aki a Vista Andrassy úti irodájában tartja a repülőjegyeket az utolsó pillanatig.

Balázs „prezigyent” és mindent elintézni tudó felesége, Erika beszél az oroszokkal: Lavrov külügyminiszter jelzi a konzulátusnak, hogy a világbajnokság szempontjából nem bánná, ha a magyarok is részt vehetnének az eseményeken. „Szezám tárul!” – a MALÉV 102-es járata leszáll Seremetyevón a magyar csapattal...

Okos emberek azt mondják, ahány óra az időeltolódás, annyi napot kell szánni az átállásra.

Mi az elsők között érkezünk, válogatunk a charterhajók között – borogatjuk azokat, mint az anyadisznó a moslékos vödöröt –, a karistolt fenekű maradjon másnak. Robi kitágult orrcimpákkal, mint Overdose a verseny előtt, teljesen felpörög. Az összes árbc



felmérési lapját végigböngészi, mire megleli, ami neki kell. A délutánt pasztázással, polírozással töltik.

Két női hölgynek látszó lény gondoskodik rólunk az oroszok részéről. Natalia/Natasa bájos, szeplős, ártatlankát játszó formásabb teremtés, akit a szervezéssel kapcsolatos levelezgetés után szinte személyes ismerősként köszöntünk, és marcipános csokoládéval csalunk némi mosolyt orcájára. Unokanővérét, Eugéniát hatalmas lökhárítókkal látta el az Örökkévaló – 4 éve még ő volt a center a szervező csapatban – most a fényképész szerepét kapta a nyakunkban hordandó ID kártyák elkészítésében. Némi sértődöttséggel és időnként pontatlansággal, ami a nevek és képek összetartozását illeti.

Az ebédnél megbotolva óriási csörömpöléssel hajítom el a tálcát. A teljes étlap tartalma szétterülve a földön, apró porcelándarabkákkal díszített csatater... A zaj forrását felderítő, medvesztikusán korpulens konyhalányok látványa ambivalens érzéseket keltett – ha csajozás nem is lesz, legalább éhen nem halunk... A bemutatkozás ezzel meg is történt, a továbbiakban nem sokat kellett ebédjegyeinkkel igazolni az odatartozást. Aranylő fogacskáin megcsillantva a „vipla vigyort”, az egyik szőkeség biztatóan meri tele ismét tényéromat a megbocsájtás jeleként.

Megszerezve a motorost, száraz tankját feltöltöttük. Iszonyú kínos érzés, mikor 120 liter benzin lötyög alattad, a CITIBANK Mastercardját meg nem fogadja el a terminál...

Könnyű edzés után Szabolcs térde régi motorosbalesetére emlékezik, sántikálása lelkeig hatol – a fizikai kín felzabálja mentális tartalékait.

Ha már itt vagyunk, Moszkvát látni kell. Az idegenforgalmisták nem könnyű helyzetét átélve a hajnali iskolabusszal kalandozunk a metrómegállóig. Sofőrünk nem kispályás, néha az aszfalt

biztonságát földútra cserélve jobbról beelőz a bizonytalankodók elé – tény, az autópark négy év óta teljesen kicserélődött, csak a teherautók viselik büszkén a Kamaz feliratot, elvéve Ladák, a többi a nyugati világ hamis csillogását keltő márkák sokasága.

A korai érkezés miatt álmos szolgálók téblábolnak nyitás előtt, csak a McDonalds nyújt reggeliző helyet. A mellékhelyiség előtt viszont hosszú, kígyózó sor áll – a Bedeckerből informálódó turista mégsem guggolhat le a Krasznaja Ploságy flaszterén –, így aztán összeszorított farpofákkal igyekszünk mi is sétahajókozni. Talán ott...

A program a Lomonoszov Egyetem lábától kanyarog a Moszkva folyón a Kievszkaja Vokzál pályaudvarig. A 36 fokos kánikulában úgy éreztük, elegendő ennyi a kultúrából – egy jegeskávét belafatyolása után siettünk vissza a megnyitó ceremóniára Khlebnikovóba.

Moszkva környékét egy meleg csepp csókolta homlokokon. Az előrejelzések nem sok szelet ígértek, ami Robit bizakodással tölti el. A másik két ifjonc 100 kilós méretének nem kedvez a fizika. Az oroszok is gyenge szélre készültek, versenyzőiket

papír súlycsoportból válogatták össze. Jól tudja a meteorológia – a seremetyevói guruk sem a hülyék közül kerültek ki –, szinte csak a fák lélegeznek.

Az első verseny nap visszalótt rajtjai után fekete zászló alatt elengedett futam sejtetni engedte, hogy ezt a versenyt a helyiek nem engedik át másnak, mint a megelőző VB-n, ahol Kurfeld német lobogója volt a legfelső helyen.

A „svéd csavar” nem sokat váratott magára. A szél teljesen elállt, a versenyzők hangos dobogással és a teliholddal párbeszédet folytató kutyák vonyítását megszegyenítő hangeffektussal apprehendáltak – a kanti filozófia műszavával élve –, nem élvezték a helyzetet.

A svéd versenyrendező a zajra felébredve körültekintett, és mint a normandiai partraszálláskor figyelő katona, a hirtelen előttűnt hajóhad láttán észlelte, hogy „jönnek az oroszok”. Az első tucatnyi hajóból 8 db a RUS felirattal ékeskedett.

Netán a reggeli kása, de lehet a svájci frank árfolyamváltozása vagy a Nagy Föderáció sorsáért való aggódás, de az sem kizárt, az Orosz Anyácska sugallata, hogy Putyin haragját kivívhatja – mindenesetre valami meghajította emberünket... A „szerencsés konstellációt” látva belerövidített a pályába. (Első nap, első futam.) Az ezzel kapcsolatos információ nem igazán jutott el a mezőny második feléhez, a felső pályajelhez: a gyenge dudahang a startvonalon is nehezen volt észlelhető, a lobogó látványa a sas-

szeműeknek sem adatott meg. A szél iránya hátszélből elkrajosodott, a lenti bójától visszafelé nem jött senki, a józanul gondolkodók abba a tévedésbe estek, hogy a futamot törölték. Így aztán többen nem bíbelődtek a bója kerülésével, kihámozva magukat a sauna ruhából, fürdőzésbe kezdtek. Ezeket az éber zsűri a mentőmellény viselésének elmulasztása miatt protestálta. A „Bagolyfejű” olasz bíró az ősi magyarok legjobb tanítványaként saját talján nemzete hős fiát forgatta meg pumpálásért – elkötelezettségét fitogtatandó –, nagyvonalúan eltekintve annak bójavételi hiányosságától.



A parton több kíváncsiskodó vette körül a Mestert motivációját firtatva, aki izzadva, mint cukorbeteg a napon, motyogva magyarázta a megmagyarázhatatlant.

Délutánra csudás 2 Bf szél kerekedett, kitartott a naplementéig. Elfecsérelt nap. Mintha csak otthon lennénk.

Reggelente meeting a futam előtt. Ezt nagyon szűrják. A 42. szabályt magyarázzák. Megtudjuk, pumpálás az, amit a zsűri annak lát. Aki Parkinson-kórról orvosi igazolással ren-

delkezik, enyhébb büntetésre számíthat. Ez meglehetősen „félelmetesen” hangzik, nem kéne még több vajt tenni a csúszdára... Yanával (secretary of jury/ Russian Yachting Federation) beszélgetek – „fordítsa már le”, mit is jelent ez? Pajkosan rám mosolyog, érti a kérdést. Becsületére legyen mondva, a „Bagolyfejűre” sipkát húznak, a versenybírószám korrekció marad, döntéseivel nem igazít a mérleg nyelvén.

Robi elemében van. Mint egy kis kobold, tanítani való rajtjaival fantasztikusan vitorlázva ássa fel magát: 7, 4, 12, 2, helyeivel pontegyenlőséggel a 2-3 helyre.

Johnnyka elfogadva méreteiből adódó hátrányát, teszi a dolgát a limányban. Szabolcsnál elszakad a cérna, a kuporgás nem javít térdízületi fájdalmain, rettenetesen szenved, még a „lóbálzsam” sem hoz számára gyógyulást.

Vontázunk. Melleztünk néhány méterre hatalmas motoros jacht, a hátulsó fedélzetről szaxofon hangjai. Elöl a milliMOST pucér csajok kényeztetik vagy hatan.

Hazafelé a kiömlött tintásüvegből villámok cikáznak, a lecsapó zivatarszél majdnem felborítja a vontát, majd övönvízserű zápor tör ránk, szerencsére partot érés után. Hiába: „Eszőben nem lehet...”

A sorsdöntő nap.

A cselszövés folytatódik.

Robit nagy piros körrel ékesítik, mint 3. helyen vitorlázót – a Tour de France-os allűr – el ne tévesszék.

„Eléggé el nem ítéltető módon” régi meglátásom, hogy a Forma-1-hez hasonlóan a vitorlássportba is beköltözött a csapatjáték. Nem ördögtől való ez, a daliás hetvenes években idehaza is működtek a finnesek között bizonyos érdekközösségek.

Talantum nélkül persze nem megy, de „ha csak egy picit hiányzik”... Az orosz nagy lélek. A világbajnokságot végül is egy nemzet nyeri. Ezt ők tudják is, és ha kell, áldozatot hoznak.

Robi gyönyörű vitorlázással feljön az összetett második helyre, érzi az ezüst illatát, a vezető hajó előnye 7 pontra csökken. Még két futam van hátra. Reményeink fokozódnak, még bármi lehetséges. Az oroszok nem tréfálnak, lépre csalják a kis koboldot. Lúv rajtnál helyet hagynak, tudják, nem fogja kihagyni, majd a rajtvonal alatt, felett és jobbról-balról is közrefogják – mintegy kalitkába zárva tartják vissza vagy 3 percig –, nem engedik elrajtolni. Minden szabályos, csak nem éppen sportszerű. Évek múlva a papiros nem emlékszik a hogyanra, csak az eredményt jegyzi. A „druzsba” fémes szájíze visszaköszön, ezzel a 29. hellyel a dobogó délibábos képe szertefoszlott.

Mindig irigyeltem a boxedzőket: vajon mit tudhat a pépesre vert versenyzője fülébe suttogni, hogy az még feláll és folytatja a meccset?

A profi és az amatőr között az az igazi különbség, hogy a profi akkor is meg tudja csinálni, mikor már abszolúte semmi kedve nincsen hozzá. Ez a gyerek a rászakadt magány és kifosztottság érzéséből megrázza magát, felül a deckre, köp egy szép hegyeset, és egy hihetetlen balcsapásos rajtot bemutatva ismét az élen

vitorlázva – közben elszakadt albával is – beúszik az összetett 6. helyre.

A coach szíve hangosan dobog. Elmondhatatlan büszkeségtől dagad a kebel – ez a helytállás csak kiválóságok sajátja.

Arkagyij, a RUS 6 nyeri a versenyt. Kitűnő vitorlázó, remek versenyző. Még pár kilót magára szed, és néhány év múlva a nemzetközi mezőny élbolyában találkozhatunk vele. Kár volt ezt a nagyszerű fiút némileg méltatlan helyzetbe hozni, megfosztva a küzdelem során elnyert győzelem magabiztosságától.

A világ megváltozott, elmozdult az évszázadok során rögzült validásokon. A földgolyó valóban lekerekedett, az utazások felgyorsultak. Az internet olyan szinten másította meg a kommunikációt, amire nem is gondolt: Bábel ért véget. A népek angolul cserélnek információt. A képernyőt bámuló ifjú bárhol e földtekén 100 alapszót magába szív, a másik 500 hozzá tapad. 1000 szóval mutogat, 2000-rel „nem adják el”, 3000 szó már elegendő, hogy jól kifejezze magát.

Mi még apánk mellett „csizmaszartól” nőve lestük az idősebbek bölcsességét – ma már lassan a gyerekeinktől többet tanulunk, mint ők tőlünk... és ez nekem is megadatott.

Motorosunk így az internacionalizmus jegyében szocializálódott. Futamok között a horvát, német, görög, olasz srácok találkozóhelyévé vált: „like”-olták egymás búráját, nagyokat nevetve alakultak a sportbarátságok.

Talán minden világversenynek ez is az igazi célja.

Payr Egon

Litkey Farkas először nyert a K-K Szólón Keszthely–Kenese Szóló 2011 augusztus 20-21.

Különösebb időjárás-változás nélkül, kellemes vitorlázással 8 óra alatt teljesítette Litkey Farkas az idei Keszthely–Kenese Szólót, és ezzel első alkalommal nyerte meg ezt a versenyt. Korábban kétszer győzött már a Balatonkerülő szólón, amelyre idén szeptember 23-án kerül sor. A második helyen 40 perccel később Fa Nándor futott be a Fahajóval.

A 28 vitorlázóból álló mezőny augusztus 20-án reggel 9 órakor könnyűszeles vitorlával rajtolt el Keszthelyről, majd a gyenge szélben pillanatok alatt átrendeződött a mezőny, a délnyugatról érkező frissülésben gyorsan elszakadtak egymástól a versenyzők.

A Keszthely–Kenese Szóló egy egyszemélyes nonstop vitorlásverseny, amely hazai és külföldi vitorlázóknak biztosít lehetőséget a technikai és taktikai tudás megmérésére. A versenyt Fa Nándor alapította, először 2001-ben rendezték meg. Veszélyes, ugyanakkor nagyon nagy élmény, hiszen az ember minden körülmények között egyedül oldja meg a problémákat a hajó fedélzetén.

További eredmények:

1. **Litkey Farkas** – Code8 – 8 óra
2. **Fa Nándor** – Fahajó – 8:40
3. **Varga Lajos** – Nelson – 9:35
4. **Ian Ainsley** – Team Proximo – 9:47
5. **Fináczy Péter** – Déli szél – 9:54



OTP Junior Utánpótlás Országos Bajnokság

Se szél, se bajnokság

Az országos kánikula kellős közepén, augusztus 18-22. között rendezték meg Balatonfüreden az OTP Junior Utánpótlás Országos Bajnokságot, melyen 470 junior, 420, Laser Radial, Laser 4.7, Cadet és Optimist osztályok képviselői versengtek egymással a bajnoki címekért.

Illetve csak versengtek volna, ha az időjárás, elsősorban a szél erre lehetőséget nyújtott volna számukra. Öt nap leforgása alatt a többszöri próbálkozás ellenére csupán egyetlen napon, akkor is a korai időpontra tervezett rajtidőnek köszönhetően tudtak két futamot lebonyolítani, így nem sikerült a bajnokságot hivatalossá tenni, s a regattát nemzetközi versenyként értékelték. Már a nyitónap is az egész napos várakozásé, fürdőzésé, árnyékkeresésé és pihenésé volt, s csupán a második nap végén, az előre jelzett röpké hidegfront érkezését jelző északias szélben sikerült a vízre szállni. Ám mire a versenyzők a pályaterületekre kiérkeztek s a rendezőség elindíthatta volna a várva-várt futamot, fekete felhők jelentek meg az égbolton, melyet sűrű villámlás követett, így a rendezőség úgy határozott, hogy a partra irányítja a versenyzőket. A „menekülés” azonban nem sikerült oly gyorsra, ahogy azt tervezték, így a vihar széle elkapta az ifjúságot, akik azonban nagy rutinnal és fegyelmezettséggel, ügyesen kezelték a helyzetet, s mindennemű kár, probléma nélkül sikerült a kikötőbe jutniuk. Sajnos másnapra a szélnek - melyet a meteorológiai is előre jósolt - se híre, se hamva nem maradt, így a főszerepet ismét a várakozás vette át, ami a további napok meghatározó tevékenységévé is vált. Futam hiányában a rendezőség úgy döntött, hogy kora reggel, az erre az időszakra jellemző keleties szélben próbálkozik, így az utolsó két versenynapon az ifjúság a csodás napfelkeltéket is megtekinthette a vízről. Az első kísérletnél bejött a korai rajtidőpont, s eleinte élénkebb, majd egyre inkább gyengülő keleties szélben mindkét



pályán sikerült két-két futamot lebonyolítani, ezt azonban az utolsó napon nem sikerült megismételni. Addigra csak a pályaterületre vontázás, várakozás, majd hazatérés és újabb parti várakozás lehetősége maradt, így a bajnokság érvényességéhez szükséges négy futam helyett csupán kettővel zárult a regatta, s hivatalos bajnokság nélkül távozott a népes sereg. 470-ben Györfly Bálint és Lillik Ákos szerezte meg a győzelmet a regattán Kiss Viktor és Szigethi Maxim, valamint Gond Gergely és Bors Máté előtt a 12 egységet számláló mezőnyben, míg 420-ban Földesi Péter és Borsos Dániel bizonyult a legeredményesebbnek, akik egyetlen ponttal utasították maguk mögé klubtársaikat, Bagyó Áront és Munka Mártont, míg a dobogó legalsó fokára Mészáros Laura és Kratzl Anna állhatott fel. Laser Radialban Bathó Péter két magabiztos győzelmének köszönhetően gyűjtötte be az aranyérmeket Rozsnyay Domonkos és Haidekker Zita

előtt - aki egyben az U17 korosztály és a női mezőny éllovasa is volt. Laser 4.7-ben Vadnai Benjámint mögött egy szlovén versenyző, az U16 kategória győztese, Radman Marko állhatott a dobogóra, akit Huszka Mátyás követett a harmadik helyen a nemzetközi versenyen. Cadetben, ahol a fiatalok egyben a CECC, azaz a Közép-európai Cadet Kupa elsőségéért is versenyeztek, Polgár Lukács és Kanyicska Márk szerezte meg az elsőséget Michaela Struncova és Tadeas Hejnic, valamint Borsos Gergő és Horváth Balázs előtt. A legnépesebb, 90 főt számláló Optimist-mezőny élén a cseh Nikol Stankova végzett Vadnai Jonatán és Gyapjas Zsombor előtt, míg a serdülőknél Erőss Lóránd szerezte meg a győzelmet. Az osztályok képviselői a napokban folytatnak megbeszéléseket a Magyar Vitorlás Szövetséggel a bajnokság esetleges folytatásának és befejezésének lehetőségéről.

Eszes Bernadett

DÍJÁTADÓ

BCSS – Porthole Kékszalag Fotópályázat

Több mint 120 kép érkezett a Kékszalaghoz kapcsolódó játékunkra, ahol a szabályok szerint nem egy szakértő zsűri, hanem a Facebook közösségének értékelése jelölte ki a három legjobb fotót. Elsőre talán furcsának tűnhet, hogy miért egy alapvetően IT vonalon működő cég lépett partneri viszonyba lapunkkal, de hamar megérthetjük az összefüggést, ha belátjuk: mind a BCSS által kínált felhő alapú technológia, mind maga a vitorlázás is a szabadság érzését biztosítja. Nem meglepő hát, hogy a vállalat munkatársai közül is számosan élnek ezzel az időtöltéssel – így a díjátadó fogadása közben sem megabyte-okról és hálózatokról, mint inkább a hétvégére várható szélviszonyokról folyt a diskurzus. Ezek után már azon sem csodálkoztunk, hogy a BCSS irodáinak falait a munkatársak fotós munkáival díszítették. A szálak immáron teljesen összeértek... Vagy ahogy Zöld-Kovács János, a vállalt ügyvezetője fogalmazott: legyen szó üzletről, vitorlázásról vagy épp a fotózásról, a siker kulcsa a valódi szenvedély.

A legnépszerűbb képért járó fődíjat, egy Fujitsu Q550 tabletet Bodnár Balázs vehette át. A szemrevaló kutyút a Fujitsu Technology Solutions – a hajózáshoz magát szintén közel érző – ügyvezető igazgatója adta át, néhány jó tanáccsal fűszerezve. Baláztól – aki amúgy is lelkes kommentálója Facebook-oldalunknak – megtudtuk, a tabletből feltehetőleg hajóműszer lesz – kíváncsian várjuk a tapasztalatokat! Szerényen azt is hozzátette, nem egészen biztos, hogy a konkrét kép az ő műve lenne, de az biztos: a fotós a Kékszalagot amúgy szép eredménnyel végigküzdö Európa 30-as fedélzetéről került ki.

A második helyért járó értékes fotótanfolyam Németh Erikát illeti meg. Erikának, aki rendszeres kísérője a Raffica/Sponsor Wanted csapatának, most is a motorosból sikerült a srácok erősszeles rohanását elkapnia. Aki próbálkozott már ilyen körülmények között fotózni, az tudja: egy jól beállított kép mögött nem egyszerű feladvány sejjlik fel. A fogadáson egy szintén fotós kollegina képviselte a díjazottat – szerencsére a tanfolyamot érő bón névre szóloán lett kiállítva...

A képzeletbeli bronzérem, és vele az igazán tetszetős Canon gép Őry Beához került. Bea nemcsak hogy különböző hajókon tűnik fel a Balaton környékén, de a vitorlás élet társadalmi rendezvényein is gyakran találkozhatunk vele. Ígéretéhez híven reméljük, ezentúl gyakrabban tűnnek fel az új kutyúvel készült képei a Porthole felületein is.

Még egyszer gratulálunk a győzteseknek, és mindenkinek köszönjük, aki velünk játszott!



TÍZ KISHAJÓ KILENC NAPI KALANDJA

Egy kalózos túratábor története

Sokak számára szokatlan látvány, hogy egyszerre tíz túrázó Kalóz indul útnak, és kér bebocsátást, parkolási lehetőséget néhány órára valamely balatoni kikötőben. Néhány évtizeddel ezelőtt teljesen megszokott volt az ilyesmi. Kevés nagyobb méretű túravitorlás szelte a vizet a tavon. Aki tehette, az akár jolle méretű hajón is nekivágott a tó körbejárásának. Alvás sátorban, vagy bumsátor alatt, tisztálkodás a vasútállomáson, főzés a parton rakott tűzön – romantika a javából. Aztán szép lassan kiment a divatból mindez. A hajók nőttek, a túrázó kedv megelevenedett a múlt! Egyszerre tíz Kalóz, hajónként három túrázó fiatallal indul útnak a keleti medence néhány kikötőjébe, a Budapesti Elektromos SE Vitorlás Szakosztály égisze alatt.

Alsóörsről kiindulva, csillagtúra-szerűen

vitorlázunk Kovács János és jómagam szervezésével, túravezetésével.

Sportegyesületünk évek óta szervez a gyermekeknek vitorlástáborokat. Évenként mintegy százötven-kétszáz gyerek fordul meg itt, és sajátítja el a vitorlázás alapjait. A táborainkban fiúk, lányok vegyesen, 7-14 éves korosztályban vesznek részt, természetesen huszonöt-harminc fővel.

A túratábor 14 évnél idősebbek, de 18 évnél fiatalabbak számára tartottuk. Ez a korosztály már nem egészen gyerek, ám nem vitorlázhat önállóan, hiszen még nem szerezhet hajóvezetői engedélyt. Nagy részük már járt nálunk, és részt vettek a táborainkban. A gyerekek megkeresték egymást, és a régi vitorlásbarátságokat felelevenítve, részben az ő kezdeményezésükre indult a szervezés.

A kilenc nap alatt szinte minden időjárás helyzet előfordult, az erős szélről a szél-

csendig. Két kísérőmotorossal gondoskodtunk a biztonságról.

A gyerekek az érkezésük napján elfoglalták a szálláshelyeiket, és megtörtént a hajók elosztása. Felelevenítettük a korábban tanultakat, kis elméleti felkészülés, hajók átvétele, felszerelések ellenőrzése, mentőmellények kiosztása.

Az első két nap igen erős szél fújt, elsőfokú viharjelzéssel, napközben néha a másodfokú jelzést is elrendelték. Mindezek ellenére vízre szálltunk, és a kikötő előtti vízterületen gyakoroltuk az erős szélben és hullámozásban a manőverezést. A gyerekek többsége nagyon élvezte, rajtunk viszont néha kiült a félelem a borulás határán rohanó kalózosok láttán. Néhány egységünk bizonytalanságát látván a kikötőmedence védettségebe irányítottuk a csapatot, ahol biztonságos körülmények között gyakorolhattak tovább. Ebben a szélben, ilyen körülmények közt sajnos előjöttek a hajóink korából, elhasználtóságából adódó kisebb-nagyobb műszaki problémák. Lehetőségeinkhez képest megpróbáltuk mindet rövid időn belül orvosolni.



A következő nap egyenletes, kifújtt északi szélben elindultunk a Balatonfüred oda-vissza távra, délután pedig Balatonalmádi volt a cél. Nagyon kellemes időben jót vitorláztunk. Másnap viharos erejű szélre ébredtünk, másodfokú viharjelzés volt érvényben, így a Kárpát nevű 50-es cirkálóval vitorláztunk két turnusban. Ebéd után a parton csapatjátékokkal töltöttük az időt.

A következő napokra a meteorológia változó irányú, mérsékelt szelet ígért. Mindezek ismeretében szerveztük az egész napos túrákat. A kikötőkkel előre megbeszéltük, tudnak-e fogadni bennünket egy-két óra időtartamra, ahol kicsit megpihenhetünk, elfogyasztjuk az ebédjeinket, fürdünk egy jót, és indulunk haza. A legtöbb kikötővezető értékelte, hogy kis vitorlásokkal vállalkozunk ilyen túrára. Szeretettel fogadtak bennünket, biztosították a helyeket, segítettek a kikötéseknél, az ott töltött idő alatt gondoskodtak rólunk. (Köszönet érte minden bennünket segítő kikötővezetőnek és munkatársainak. Sajnos volt olyan kikötő is, ahol nem fogadtak.)

Három napon át jártuk a Balatont. Megfordultunk Balatonkenesén a Balatonfői Yacht



Clubnál, Tihanyban a Tihanyi Vitorlás Iskola Kft.-nél, Siófokon a BHRT kikötőjében.

Túráink során a sok-sok vitorlázáson túl a szélcsendben volt alkalmuk a gyerekeknek elsajátítani a vontázással kapcsolatos tudnivalókat is. Mindezek technikai lebonnyoltását, élelem, italok, tartalék ruházat szállítását az Elmű III és az Elmű I motoros hajókkal biztosítottuk. Hazaérkezések után értékeltük a napi eseményeket. A tábor utolsó este tábortűzzel, szalonnasütéssel, remek közösségi programmal, közös énekléssel, gitárkísérettel és a csapat-

versenyek eredményeinek díjkiosztójával zártuk.

A reggeli hazautazást még egy séta a telepen és könnyes búcsúzkodás előzte meg. Szerintünk a tábor nagyon jól sikerült, remek kis közösség alakult ki. A gyerekek nagyon sokat kaptak ahhoz, hogy remek hajósokká váljanak, szeressék a természetet, egészségesen, sportosan töltsék a szabadidejüket.

Reméljük, lesz folytatása jövőre is! Rajtunk nem múlik.

Böhm László



NÉGYEN EGY CSÓNAKBAN

Tókerülés e-bocin

Egy éve, bringatúránk végén egy manustól kaptuk az ötletet. Azóta tervezzük a túrát. Palkó először Balatonbogláron akart venni egy csónakot, de az ottani csónakost megbüntették, így nem tudta időre leszállítani a „járgányt”. Két nap alatt elbringáztunk Gyenesdiásra és vissza, megnézni egy másikat, ami jó is lett. Július 22-ig összeszedtük a túrához és a csónakhoz a kellő felszerelést, és mind a négyen leutaztunk Balatonszéplakra, ahonnan másnap indultunk.

Van abban valami gyönyörködtető változatosság, ha kedvenc kikötőmben közvetlenül a vendégmóló túlfelén van a helyem, mert naponta változó arcok kínálnak fel életre szóló barátságot, manőver-schluckot, veszik kölcsön a pufferemet, vagy úgy kötik gúzsba a farkötelemet, hogy amíg ott vannak, még egy Houdini sem tudna kihajózni. Egy emlékezetes július végi fogvacogtató őszi reggelen a szemerkélő esőben furcsa mozgásra ébredtem. Jövés-menés a lengőmólón, anélkül, hogy vendéghajó legcsekélyebb jelét, legalább egy árbocot láttam volna magam mellett. Csak nem egy bitang horgászcsapat merészkedett ide, hatalmas hérás vödörből moslékolva a medencét? Harapós kedvvel indultam csatába, de a látványtól elakadt a lélegzetem. Félig a móló alá szorulva egy evezős bociban négy srác próbál egy ponyva alatt bivakolni, miközben egy lehetetlenül kicsiny akkumulátorba egy alkalmatlan töltővel energiát vételeznek, ahogy az már egy kikötött jachton szokott volt. Mint megtudtam, a kis klinker classic utasai épp Balaton-kerülő túrát nyomnának, de mivel az elektromos hajtás mint az A terv csődöt mondott, a B jelű gályatechnikára helyeznék a hangsúlyt. A BFYC alapszolgáltatásainak kiemelt területe az elektromos hajózás, így nem volt nehéz támogatókat gründolnom a projekt mellé. Viszkei Andris a fiúkban azonnal felismerte a jövő vásárlóerejét, és az utánpótlásnak kijáró nyitottsággal ajánlott kikötő- és sátorhelyet, energiát és erkölcsi támogatást. Hom Andris, az Elektropower cég tulajdonosaként egy valódi, méretes akkut és töltőt tett kockára, mert a kis ladik alaphelyzetben is túlterheltnak tűnt. Némi aggodalommal bocsátottuk útjára a kis csapatot, de lenyűgöző elszántságuk nem hagyott kétséget afelől, hogy a borzalmas időjárás ellenére is képesek körbeberregni a tavat.

Az alábbiakban a fiúk naplóját olvashatjátok, melyet a sikeres tókerülést követően juttattak el hozzánk. A képek is magukért beszélnek!

G.A.

1. nap

Szombat reggel, a tervezett időpontban az eső és a rossz időjárás-előrejelzés ellenére elindultunk. Palkó egész családja (még a 99 éves nagypapa is) kijött velünk a partra. Bepakoltunk. Elindulásunk után 5 perccel eleredt az eső, ezért a csónak napernyőtartójába állított csákyára feltettünk egy ponyvát, és hárman - a vezető kivételével - be is fértünk alá. Öt kilométer után tönkrement Palkó nagypapjának 40 éves orosz motorja. Eveztünk pár kilométert Szabadifürdőig, ahol egy étteremben fel tudtuk tölteni az aksit. Palkó anyukája vett nekünk egy Rhino 34-es motort, ami gyorsabb volt és kevesebbet fogyasztott, mint az előző. Délután eljutottunk a balatonaligai kikötőig (ahol szíves vendéglátásban volt részünk). Alvóhelyet úgy keres-

tünk, hogy tudjuk tölteni az akkumulátort, amit Balatonakarattyán, egy strandon meg is találtunk. A csónakot estére kiraktuk a partra és mellette felvertük a sátrunkat.

2. nap

Másnap csak Keneséig jutottunk, mert az aksi nem töltődött szinte semmit. Útközben vízirendőrökkel találkoztunk, akik mindent rendben találtak, de szóltak, hogy a mentőmellényt viseljük. Először a Hotel Port Kenese kikötőjében álltunk ki, ahol nem fogadtak szívesen minket, elzavartak azonnal. Átmentünk a szomszéd kikötőbe, a Balatonfői Yacht Clubba, ahol Andris egyik ismerősének a vitorlása áll. Az ismerős (Jankovics Tihamér) már előző nap felhívta a kikötőmestert, Téli Atilát, aki meg is engedte, hogy töltsük az aksit és álljunk pár órát. Flórián elment reggel; rá és az aksira várva találkoztunk Gerő Andrással, aki egy szponzort is szerzett nekünk egy kétszer akkora akkumulátor plusz egy sokkal jobb töltő erejéig. Attila nagylelkűen megengedte, hogy a kikötő szélén fölverjük a sátrat.

3. nap

Másnap délutánra vártuk az aksit, de amúgy sem tudtunk volna továbbmenni az egész nap tartó másodfokú viharjelzés miatt. Napközben a sátorba szorított bennünket az eső és a szél. Estére végre megérkezett az új akkumulátor, és teljes körű felvilágosítást kaptunk az akkumulátor és a töltő külön működéséről. A kikötőmester engedélyével még egy éjszakát tölthetünk a kikötőben.

4. nap

Reggel elindultunk Keneséről Füredre, útközben megpihentünk Fűzfőn. Az úton végig szembeszélünk volt, Füred előtt a nagy hullámok még a csónakba is becsaptak. Fűreden a hajóállomásnál mindenki minket nézett... Ettünk egy kürtőskalácsot, majd indulunk is tovább. A füredi nagy camping kikötőjében megengedték, hogy töltsük az aksit, aztán elmentünk bevásárolni. Mikor visszaértünk, egy félreértés miatt kénytelenek voltunk elhagyni Fűredet, ezért Sajkodig mentünk lány osztálytársainkhoz. Legnagyobb szerencsénkre a nyaraló a hegy tetején volt, két kilométerre a parttól. Éjfélkor megérkezve felcipeltük a 40 és 25 kg súlyú, nehéz akkumulátort és csomagjainkat.

5-6. nap

A strandidő hiánya, az eső és a másodfokú viharjelzés miatt három éjszakát töltöttünk a kényelmes ágyak és meleg étel társaságában. Esténként társasjátékoztunk, beszélgettünk. A hatodik napon el akartunk indulni, ezért holmijainkat levittük a csónakba, de a vihar és a zuhogó eső miatt nemcsak elindulni nem tudtunk, hanem éjszaka még kénytelenek voltunk a csónakot szapolyozni is.

7. nap

Napközben a hideg miatt – a vezető kivételével – hálózsákban feküdtünk még a csónakban is. Délután a másodfokú viharjelzés miatt kiálltunk Szepezdfürdőnél és a Sportegyesület strandján felverhettük a sátrat és rakhattunk tüzet. Napközben a csónakból lenyűgöző látványt nyújtott a Balaton szárnyas élővilága. Elsétáltunk Révfülöpre a boltba, és megvettük a sütögetéshez még hiányzó dolgokat. Péter, a szakács a parázon krumplit, virslit és banánt sütött nekünk. A vacsoránál még rókákat is láthattunk, melyek éjszaka a sátrunkat kerülgették.

8. nap

Reggel későn keltünk, összekapoltunk és a ponyvánkából építettünk egy remek kis vitorlát, melynek a szembeszél miatt egyelőre nem vettük hasznát. Révfülöpnél a másodfokú viharjelzés miatt újra ki kellett állnunk és egy fizetős strandon ebédeltünk meg, majd vártuk a vihar elmúlását. Csak 18 óra körül tudtunk elindulni és hajnali egykor érkezünk Vonyarcvashegyre, egy csónakkikötőbe. Éjszaka még elmentünk biliárdozni és csocsózni. Három óraker az erdő szélén találtuk táborozóhelyünket és kényelmesen elaludtunk.



9. nap

Reggel továbbmentünk a gyenesdiási kikötőbe, ahol megengedték, hogy töltsük az akkumulátort. Elmentünk a boltba, napközben a holminkat szárítottuk. Délután Keszthelyre érkezünk, ahol a Főnix kikötőben hihetetlen vendégszeretetet várt ránk. Először csak az aksi töltését engedték meg, de miután visszaértünk a boltból, egy sörátor alatt ágyakon alvóhelyet biztosítottak nekünk. Ezek után étterembe illő vacsorával (süllő, lazac, petrezselymes burgonya és paradicsomsaláta) leptek meg minket, melyet először a túra során asztalnál, késsel-villával fogyaszthattunk el. A vacsora után külön helyet kaptunk a csónaknak és Bódis Károly mindenben a segítségünkre volt (mágneskártya, csónak szerelése és kikötése, áramátalakító, alvóhely). Este alaposan lezuhanyoztunk, éjszaka pedig jól kipihentük magunkat.

10. nap

továbbindultunk. Balatonszentgyörgy közelében kiálltunk egy csónakkikötőbe, ahol akkora volt az iszap, hogy 10-10 perccig tartott be- és kivinni a csónakot. A krumpli véletlenül beleesett a vízbe, így az ottani sütögetésünk megghiúsult. Végül Balatonberényben talál-



tunk alvó- és sütőgető helyet. Vacsora után találkoztunk hét, nálunk hol idősebb, hol egyidős horgászó sráccal. Közülük később hatan odajöttek felmérni a terepet (kérdőzködtek értékeink után, ijesztgettek, bicskát is elővettek, valamint mindent jól szemügyre vettek). Mivel egy szigeten voltunk, aminek egy kijárata volt, azt hitték, nyert ügyük van. Bár mondtuk, hogy csónakkal vagyunk, ők ezt mégsem fogták fel, így a lehető leggyorsabban összehajóztunk és továbbhajóztunk. Balatonmáriafürdón rendbe szedtük gyorsan összekapkodott cuccainkat, és hajnali 3-kor Fenyvesen találtuk meg sátorozó helyünket.

11. nap

Nyolckor keltünk, hogy a strandról ne zavarjanak el, és továbbmentünk Fonyódig. A kikötőben megengedték, hogy délutánig ott maradjunk, és az egész napot fürdéssel, strandolással töltöttük, mert jó idő volt. A boltban vettünk csirkecombokat, melyeket egy mézes-fokhagymás pácban előkészítettünk a vacsorához. Balatonszemesen egy szabadstrandon táboroztunk le, az egyik magánházban pedig megengedték, hogy töltsük az akkumulátort. Finom csirkecombjainkat a kevés tűzifa miatt sajnos nem tudtuk megsütni, ezért éhesen fekvődtünk le aludni.

12. nap

Kipihelve magunkat, reggel továbbindultunk és a szemesi kikötőben töltöttük az aksit. Napközben fürödtünk a napon, majd teli hassal lefeküdtünk és délután Balatonszárszón egy szabadstrandon virslit sütöttünk.



13. nap

Reggel korán keltünk, de a szakadó eső és a nagy hullámok miatt nem tudtunk továbbindulni. Tizenegykor az eső elállt, és a hullámok dacára nekivágtunk az út hátralévő részének. A lassú menet ellenére is becsapódtak a hullámok a hajóba, és legnagyobb szerencsétlenségünkre a többszörösen becsomagolt akkumulátortöltő is elázott, mint az összes többi holmi a csónakban. Egyfolytában szapolyoztunk, de végül mégis kénytelenek voltunk kiállni a földvári kikötőben. Egész nap a vasútállomás várótermében melegedtünk, majd fél hétkor továbbindultunk. Szántód környékén lemerültek az akkumulátorok, így a célegyenest (10-15 km) kénytelenek voltunk leveezni a sötétben és a hidegben. Éjjelkor megérkezve Széplakon Palkó és Péter szülei vártak a parton meleg teával. Otthon a vacsoránál még meséltünk a túráról, majd a kényelmes ágyakban elaludtunk.

Mindegyikünknek nagyon tetszett a túra, sok tapasztalatra tettünk szert. Elsősorban megtanultuk ellátni saját magunkat, melyben nagyon fontos szerepet játszott a pénzünkkel való okos gazdálkodás. Megismerhettünk nagyon jó szándékú embereket, de olyanokat is, akik csak rosszszat akartak nekünk. A túra sikeressége miatt biztos, hogy nem ez volt az utolsó ilyen utunk.

VÉGE

Ritter Pál, Bárány Flórián, Püski Péter, Szántó András



Vitorlázás a Tuamotu atolloknál, Francia Polinézia (Déli-Csendes-óceán)

a Carina útjához. Jelenleg Tahitinál horgonyozunk. 2011. december közepén tervezünk megérkezni Új-Zélandra, amit decem-

ber és január folyamán körbe is vitorlázunk. Útjainkhoz folyamatosan lehet csatlakozni 2-3 hétre – vagy akár hónapokra is!

A Tuamotu (too-ah-moh-toos) atollok

A Tuamotu 78 kis atollból áll, amelyek ÉK-DNY irányban helyezkednek el a 15S hosszúság környékén, közel 1000 tengeri

mérföld hosszan Francia Polinéziában. Egy átlagos atoll – azaz homokos kis szigetektől összeálló gyűrű alakú korallsziget – 8-10 láb magas, rajta egy átlagos kókuszfa 50 lábra magaslik. A helyiek motunak hívják az atoll körül elhelyezkedő kis szigeteket. Körülbelül 6 tengeri mérföldről vehetők észre az átlagos méretű atollok, de amelyik motun nincs kókuszfa, az csupán 2,8 trmf-ről látható. Csúpn 30 atollnak van bejárata a korallgyűrűn, de még ennél is kevesebbnek van olyan széles és mély, hogy egy vitorlás hajó is beférjen rajta. A többi 48 atollnak egyáltalán nincs bejárata, így hajóval nem megközelíthetőek.

A legnagyobb atoll a 75 km hosszú Rangiroa, a legkisebb a csúpn 4 km-es Nukutepipi. 45

Előzmények

2010. szeptember elején indultunk el Horvátországból egy nagyot vitorlázni! A hajó egy 2004-ben épített Oceanis 423-as. Legtöbbször csapattal vitorlázom, akik váltják egymást, de szerencsére néhány szakaszon előfordul, hogy egyedül is hajózom, amire néha szükségem is van. Eddig 16 500 tengeri mérföldet tettünk meg, és 27 országban kötöttünk ki. Útvonalunk hasonló



atollon élnek emberek, összesen körülbelül 16 ezren. A központi Rangiroának több mint 3000 lakosa van, és itt még repülőtér is található!

Az útikönyvek szerint az atollokban laknak Francia Polinézia legjobb hajósai és halásza. Kultúrájukban hasonlítanak Tahitire, de tőlük teljesen függetlenül élnek itt i.sz. 1000-tól.

Behajózás a Tuamotu (too-ah-moh-toos) atollokhoz

Néhány vitorlás szakkönyvben azt írják, a túrvitorlázók úgy tartanak az atolloktól, mint a Horn-fok megkerülésétől, a felvitorlázástól a Vörös-tengeren, vagy akár a kalóztoktól fenyegetett Aden-öblön való keresztülhajózástól. Nem véletlenül! A GPS és az elektronikus térképek korában ez a félelem némileg csökkent, de nagyon sok jacht veszett oda még a közelmúltban is...

Ennek egyik oka, hogy az atollok bejárata a legtöbb esetben szűk, sekély, ráadásul több helyen korallzátonyok bújnak meg a víz alatt, amik nem is mindig látszanak jól. Az árapályjelenség miatt az atoll bejáratában nagyon erős áramlatok vannak, akár 8-10 csomós is előfordulhat. Ezért fontos kiszámolni a holdkele-holdnyugta alapján a pontos 'slack water' időt, amikor nincs áramlat a bejáratnál.

Ha nagyon erős áramlat tol befelé az atollba (incoming current), akkor túl gyors leszel, nehezebben veheted észre az akadályokat, és manőverezni sem tudsz.

Amikor a szél az áramlással ellentétes irányú, akkor kialakulhatnak nagy állóhullámok, amiktől még veszélyesebb a bejáraton a behajózás! Erős szél és nagy hullámok esetén 8 csomós áramlat is előfordul az atollok bejáratának többségénél. Nem szabad egy atollba behajózni éjszaka vagy rossz látási viszonyoknál, squell (erős szél) esetén, nappal szemben vagy alacsony napállásnál, hiszen ilyenkor nem látjuk a víz alatti korallakat.

A másik fő veszélyforrás, hogy rossz látási viszonyok között vagy éjszaka az atollok nehezen észrevehetőek. Emiatt nagyon figyelmes navigációt kíván az itt történő vitorlázás.

Útvaló az atollokhoz

1. Mindig legyen alternatív útvonal és úti cél (ez minden alkalommal fontos, de itt kiemelten!).
2. Reggel érkezünk a bejáratához (úgy tervezzük az indulást, és ha szükséges, lassítsuk a hajót).
3. 'Slack water' esetén (áramlásmentes időben) és motorral haladjunk át a keskeny bejáraton.

4. Egy figyelő ember legyen minél magasabban (akár árbocon), hallótávolságban a kormányostól.

5. Teljes figyelem és összpontosítás szükséges!

6. A horgony legyen kész arra, hogy bármikor be lehessen dobni.

7. DK irányú atollbejáratoknál (például Fakarava) a legjobb a 'slack water' vagy gyenge bemenő áramlattal behajózni, így elkerülhetőek a nagy állóhullámok és örvények.

8. NY irányú atollbejáratoknál (például Kauehi atoll) a legjobb a 'slack water' vagy gyenge kimenő áramlattal behajózni, így elkerülhetőek a nagy állóhullámok és örvények.

A 'slack water' idő kalkulálása

A Rangiroa atoll árapály-ideje 1 óra 18 perccel van Hao atoll árapály-ideje után. Ez a két nagy atoll, aminek a táblázatok és programok (WXTide32) megadják az árapály (és Hold) információit. A többi atoll árapály- és Hold-információit ezektől való távolságuk alapján számolhatók ki.

Áramlásmentes idők az atollok bejáratánál:

1. Holdfelkelte után 3-4 órával;
2. 1,5 órával holdlemente előtt;
3. 3-4 órával holdlemente után;
4. 1,5 órával holdkele előtt.

A bejáratban az áramlás nagysága függ a Hold-ciklus mellett az atoll méretétől és a



bejáratok méretétől, számától és irányultságától, és emellett természetesen a szél- és hullámkondíciótól is a nyílt vizen. Nagyon fontos emiatt a számolt értéket csak becscsült értékeknek tekinteni, és a megfigyelésre támaszkodni!

Horgonyzás korallal homokos tengerfenéken

A víz mélysége az atolloknál általában 8-16 m közötti. A közepes korallfejek 1-1,5 m magasak és 2-3-4 méterenként követik egymást a homokos fenéken.

2007 augusztusában hallottam ezt a történetet, amikor Francia Polinéziában vitorláztam a Carinával: egy 43 lábás amerikai vitorlás hajónak éjszaka egy szélerősödésor (squell) elszakadt a horgonylánc (mivel a lánc beakadt egy korallba közel a hajóhoz!), és percek alatt kisodródott a zátonyra itt, a Tuamotu atolloknál. A műanyag hajó komolyan megsérült, és el is süllyedt.

Az általánosan bevett gyakorlat itt, hogy a horgonyláncot nagyobb bójával, bójákkal felhúzzák és a korall fölött tartják. Mi is ezt a technikát alkalmaztuk, és nekünk is jól bevált.

Egy hét vitorlázás az atolloknál

2007-ben a Carinával nem hajóztam be egy atollba sem, csupán elvitorláztam mellettük.

A fő ok a motorproblémám volt és a rossz időjárás.

Idén, 2011-ben a Lullaby vitorlással meglátogattunk két atollt is. Az első megállónk Ahe atoll volt, ahol Bernard Moitessier, a legendás francia szőlővitorlázó több mint egy évet élt! Mi pontosan a kiszámolt időben érkeztünk az átjáróhoz (Reianui Passe): augusztus 2-án 11:15-kor helyi idő szerint, gyenge ellenáramlatban kezdtük meg a szűk átjárón való átmotorozást. Ákos figyelte a víz alatti korallokat és a kézi GPS-be beprogramozott útvonalat a térképünk alapján, én kormányoztam és próbáltam tartani a helyes irányt (121 fok). Elég örvényes volt a víz, és a szűk részen még erősebb ellenáramlatunk volt, szóval nem volt egyszerű, de megoldottuk! Amint beértünk, az atollban a tenger megnyugodott, és nekünk csupán a bójázott útvonalat kellett követni a faluig, ahol 14:30-kor lehorgonyoztunk. Természetesen hajózás közben a lagúnában is folyamatosan figyeltük a mélységet és a tenger színét, hogy hol vannak a korallfejek.

Az Ahe atollban az a jó, hogy itt nincsenek turisták és nagyon csendes hely, emiatt számomra különösen kedves része ez Francia Polinéziának. Fő iparága a gyöngy. A Tuamotu atolloknál a legizgalmasabb a búvárkodás és a sznorkerezés. Mi is ezt tettük. Emellett dingivel meglátogattuk a

környező kis motukat, friss zöld kókuszokat ittunk, és sokat kirándultunk... Sok helyen vitorláztam már a világon, de ez az egyik legszebb helye a Csendes-óceánnak, egy valódi vitorlás paradicsom!

A gyöngyfarmoknál franciául beszélgettem a helyiekkel. Házaik a vízen, cölöpökön állnak, és különleges hangulatot árasztanak! Tőlük vettünk és cseréltünk gyöngyöt. Itt a cserekereskedelem jól működik, a pénznek kevésbé veszik hasznát. Mivel nem elég termékeny a földjük, alig van gyümölcsük, nekünk pedig elég sok volt még Marquesasról, így adtunk nekik. A mi nagy kedvenc helyi gyümölcsünk a Pamplemousse, ami háromszor akkora, mint egy narancs, és édesebb az íze. Ilyen a világon nincs másol.

A második atoll, amit meglátogattunk, Rangiroa volt, ami Ahe-től csupán 85 tengeri mérföldre található. Az érkezést reggelre időztettük, mivel 08:00 körül volt 'slack water' a Passe Tiputa-nál, ami az atoll bejárata. Ákos 07:45-kor ébresztett, hogy a bejárat már csak 0,5 tmf-re van. Gyorsan ittam egy kávét és előkészítettem a horgonyt. A térképet is kivittük a cockpitba, Ákos kormányozott, én navigáltam és közben néztem a víz színét. A sötétkék a mély és arra kell tartani, a világoszöld korallt jelent, attól távol kell maradni.

DNY irányultságú a bejárat, keleti szél esetén a szembeáramlatkor erős, örvényszerű a víz, és rövid hullámok vannak (short sea+steep). Kényelmetlen és nehéz a kormányzás ilyenkor, ezért kell az optimális időre várni, vagyis a 'slack water' idején megkezdeni az áthajózást a bejáraton.

09:00-kor lehorgonyoztunk a Rangiroa atoll egyik népszerű jachtos horgonyzóhelyén. 10 m-en 35 m láncsal, aminek az utolsó 5 méterére láncsal párhuzamosan 7-8 m vastag kötelet kötök minden alkalommal. Így nem a horgonycsörölő terhelődik, és rugalmasabban állja a hajó a szélökéseket.



Békét és Szelet!

Méder Áron, Tahiti, Francia Polinézia,
OCEAN SAILING, www.meder.hu

Fotó: **Keszeli Ákos**

Szeretem... nem szeretem... SZERETEM...

SOLARIS HAJÓBEMUTATÓ

Gyerekkorom vitorlástúrái során egyik kedvenc időtöltésem volt végigsétálni a kikötőkben, és jó alaposan szemügyre venni a hajókat. Most is tisztán emlékszem rá, ahogy apukámmal – aki az '50-es évek óta vitorlázott, pl. olyan legendás hajón is, mint a Nemere - lépdelünk a mólón, mindegyik hajónál megállunk, és én megkérdem tőle, hogy: „Apu, apu, ez milyen hajó?”. És ő mindig tudta a választ. Én pedig mindig hozzátettem, hogy szeretem, vagy nem szeretem.

Igazi hajóimádó lévén néhány „érdekes” házi kreálmány kivételével általában valamennyi hajóra azt mondtam, hogy szeretem. És ez mit sem változott az azóta eltelt 25-30 évben, hiszen minden hajóban van valami, amiért szeretni lehet.

Kisiskolás koromra már nemcsak a legendás hajókat ismertem név szerint. Mivel akkortájt még nem volt annyi és olyan sokféle hajó, mint mostanában, szinte minden típust lehetett ismerni, és a hajónevek is mind-mind ismerősen csengtek sokévnnyi hajózás után. Még a kikötők furára sikeredett home made vitorlásait is fejből tudtam, ma is messziről felismerném a Duzzogót Balatonföldvárról, a Tücsköt Bogláráról, vagy hogy a legismertebbet említsem, a füredi Macókát.

'90 környékén aztán az egyik kikötői hajónéző sétánk során megláttunk egy ismeretlen hajót. Az alakja modern, áramvonalas és szép volt: lapos, széles test, nyitott fartükrök, a hajótesthez képest elég nagy árboc, nagyon sok kötél. Látszott, hogy sportos és jól felszerelt. Az elülső része pedig hasonlított a Balatonon akkor már létező orosz/szovjet hajóéra, a Névéra. A Néva azonban nem tett, túl bumszlinak, túl kényelmetlennek tűnt, és kiskamaszként az orosz származása sem volt valami bizalomgerjesztő Csernobil és a szovjet birodalom széthullása után.



Ez a hajó azonban teljesen más volt. Nézegettük, elemeztük, eddigre már a családi vitorlástanácsban felcserélődtek a szerepek, a régi fahajók megírtulásával évek óta inkább én soroltam az öregnek, hogy melyik hajó micsoda, mint fordítva, de ez előtt a hajó előtt tanácsalanel álltunk. Fogalmunk sem volt róla, hogy mi az. Ezért megkérdtük a hajón lévőktől, akik büszkén elmondták, hogy ez a Solaris, és alig egy hónapja készült el és teték vízre.

Akkor még nem tudtam, hogy később nemcsak hogy alaposan meg fogom ismerni, de lesz is egy ilyen hajóm. Na de ne szaladjunk ennyire előre...

Solaris vagy Polaris?

Sajnos ez a hajótípus viszonylag ritka a Balatonon, még kevesebb, amellyel ma is lehet találkozni a vízen, és egyébként is kevés infó szerepel róla vitorlásújságokban, interneten, így a kikötői szóbeszéd, kocsmai beszélgetések során az eredetével, de még a típusnevével kapcsolatban is számtalan, olykor egymásnak ellentmondó infor-

mációval találkozni. A Solaris egy balti-tengeri versenyhajó. Származásával kapcsolatban a legkorrektebbek akkor vagyunk, ha úgy fogalmazunk, hogy egykori szovjet gyártmány: észt vagy orosz, de találkoztam már olyannal is, aki szerint litván hajóról van szó. Bár elülső részében (orr, fordeck, kajüt) letagadhatatlanul hasonlít a szélesebb körben ismert Néva típusra, más gyártótól származik, más technológiával készült (a Solaris előnyére), így csak annyi a közös bennük, hogy mindkettő a Balti-tengerről került a Balatonra. És ahogy a Balatonon ez lenni szokott, hazai hajógyártók is, elsőként a Piculaműhely, levették a sablonját, így itthon is gyártottak belőle a '90-es évek elején. Pálinkás Csaba, alias Picula megerősített abban, hogy a hajótípus eredeti neve Polaris volt, a hazai változatot árulták Solaris néven. A mai egyik balatoni Solaris/Polaris-tulajdonos eredeti cirill betűs gyártmánytáblája is a Polaris nevet tartalmazza, de a hazai változat nagyobb elterjedtsége miatt a típust általában Solarisként ismerik inkább, én is ezt a nevet használom a későbbiekben.

Solarisból ma saját tippem szerint olyan 10-15 körül lehet a Balatonon, nagyon különböző felszereltséggel és állapotban. A balatonföldvári kikötőben található 3-4, Siófokon 1-2, Tihanyban 2-3, Kenesén 3, Fűzfőn 2-3 és sajnos több kikötőben vagy kikötő környéki telken is láttam már néhány teljesen elhanyagolt példányt.

A típus bemutatásakor fontos szempont, hogy a hajót korban, méretkategóriájában és akár árkategóriájában is a helyén kezeljük. A '80-as évek végének, '90-es évek első felének egyik verseny-/túrahajójáról beszélünk. Megjelenésén és méretparaméterein azonban szembetűnik a sportos jelleg. A Solaris alapvetően egy versenyhajó. A ma divatos típusok közül talán a 8MOD kategóriájának felel meg leginkább. Na nem azért, mert hasonlít rá, vagy olyan menettulajdonságokkal rendelkezik, hanem egyrészt méretkategóriában, másrészt meg használatát, használhatóságát tekintve közel áll hozzá, hasonló célt szolgál: alapvetően versenyzésre készült, de nem szélsőségesen csak sporteszköznek szánták, kihasználható méretű kajütje miatt jó néhány példányát túrázásra is kialakították.

A hajótest lapos, széles, nyitott fartükrökkel rendelkezik, a mai siklótestekhez (konkrétan az Assóéhoz) hasonló formával. A test anyaga természetesen a korának és kategóriájának megfelelő szerkezetű (üvegszál-as polieszter szendvics) és technológiájú, így mai szemmel nézve kissé nehézkes, a korabeli műanyag verseny- és túrahajókkal veszi fel a versenyt. Kikötőben meglátva a még ma is tetszetős és áramvonalas testforma mellett a legszembetűnőbb a hajótesthez képest relatíve magas árboc. A 25 lábás (7,6 m) hajóhosszhoz képest tekintélyes, 12 méteres árbocot tettek rá. A Solaris kortársaihoz képest egy túlvitorlázott hajó. Ezt ellensúlyozandó az eredeti balti-tengeri Polarist két trapézzal szerelték fel. A legtöbb hazai gyártmányon nincs, vagy leszerelték a trapézokat, de láttam olyan Solarist is, ahol viszont háromra növelték a trapézállások számát. Vitorlázatához egy alig denevéres grósz, 7/8-ig húzott genoa, focok, 7/8-os spi tartozik, némelyiken topspi is található.

Az én Solarisom, a Balatonföldváron lakó Sirály hazai gyártmány, és olyan kialakítású, hogy sportolásra és túrázásra egyaránt alkal-



mas. Belső méretét tekintve kb. a Sudarának megfelelő: erősen lehajolós belmagasság, egy térben négy fekhellyel. A genoám merev vorstagra betekerhető, alsó élét tekintve kb. 140 százalékos (de magasságban valamivel nagyobb is felmehetne a hajóra) és egy 7/8-ra húzható spim van.

Solaris a vízen...

Kihajózva a legelső benyomás a hajóval kapcsolatban a mozgékony és a kishajós érzékenység a szélre. A következő, ami azonnal feltűnik egy laikus vagy kevésbé tapasztalt vitorlázó számára is, hogy a Solarist alapvetően versenyzésre szánták, így ennek megfelelő beállítási, kezelési lehetőséggel és szükséglettel rendelkezik (pl. backstage, ami ebben a 25 láb körüli méretkategóriában ritka).

A Solaris túlvitorlázottsága miatt alapvetően kisszeles hajó, így a Balatonra nagyon jó választás. Bft 1-2-es alatti változó irányú szélcsíkokban hamar megindul, de Bft 2-4-es szélben él igazán, azon belül is a 2-3 szelet szereti leginkább. Kis szélben a Sudárral és a Reginaival is versenyben van, és egyértelmű se-

bességkülönbséggel hagyja ott a Balaton-sorozat 18-25 láb közötti túrahajóit, vagy pl. a Rebellt. Élmény vele ebben a szélben vitorlázni. Negyed-félszélben egy olajos vízre érkezés 2-es szélben gyorsan és látványosan megindul, hamar elér kb. 4 csomós sebességet is, melyet 3-4-es szélíg akár 6-7 csomóig növel kényelmes menetben. Trapézzal, nagyobb genoával és határon hajózva nyilván ezeknél valamivel nagyobb sebességekre is képes. Negyedszélben is szépen megy, de természetesen félszélbe beejtve érezhetően gyorsul. A vitorlaállításokra és a kormánymozdulatokra a korabeli műanyag túrahajókhoz képest kifejezetten érzékenyen reagál.

Bőszeles menetben 7/8-ra húzott kicsi spivel 1-2-es szélben kb. 4 csomóval halad, amit 2-3-as szélben mintegy 5-6-ig, 4-esben akár 7-8 csomóig növel. Topspivel ennél nyilván nagyobb sebességekre képes. A viszonylag széles test miatt kevésbé hajlamos a hullámokba való belefúródásra, viszont erősebb szélnél munkát jelenthet a kormányosnak az iránytartás. Apró előnynek tűnik, de mégis van olyan helyzet, amikor megnő ennek a jelentősége, hogy a széles, lapos test miatt a deck kialakítása kényelmes munkát tesz lehetővé a fordecken, és az oldaldeckeken is, így pl. erős szélben, nagy hullámoknál is könnyen és gyorsan ki lehet rohanni az orra (és lányok elmondása szerint napozni is nagyon kényelmes).

Erősebb szélben a hajó túlvitorlázottsága és alacsony építése miatt elég korán reffelni kell. Így Bft 4-es feletti szélben az erősebb szelet jobban bírja a korabeli társaival szemben csökken az előnye. Nagyjából Bft 4-es szélnél teljes grósszal és genoával negyedszélben deckkvízig fekszik. Én szeretek a hajó oldalán menni, de a lapos, széles hajótest nem fentregős menetre lett kialakítva, innentől a hajó sebessége érezhetően csökken, és sokkal hajlamosabb lesz a kisebb pöffökben is lurolásra. Így nagyjából 4-es szélben a genoát normál focokra érdemes cserélni (vagy betekerni). 5-ös szélnél a grósz is sok lesz már, jöhet az 1-es reff. A Solaris versenyhajó, így az általam ismert példányok mindegyikénél ki van alakítva úgynevezett gyorsreff. Ez a mai ver-



senyhajóknál általános megoldás, azonban a korabeli hajókhoz képest hatalmas előny: a nagyvitorla első és hátsó éléből a reffsorból kiinduló kötelekkel szélbenállás nélkül, a grószra néhány másodpercig picit ráengedve lereffelhető. Bft 6-osnál 2-es reffre célszerű kurtítani a grósz, 6-os/7-es szélnél pedig 2-re reffelt grósz és viharfoc (vagy még jobban betekert orrvitorla) az ideális. Erős szélben, mint a legtöbb hajó, pöffökben hajlamos a luvolásra, ilyenkor (persze grószshotos illetve kormányosi hibából) ritkán akár szélíg is felszaladhat. Ugyanakkor a hajóra egyáltalán nem jellemző, hogy jobban luvolna, mint akár a mai siklótestű versenyhajók, vagy akár a korabeli túrahajók, amik erősebb szélben pöffök nélkül is luvgerigek. A saját hajómon a kormánylapátot egyrészt megerősítettem, másrészt a lapátméretet kissé megnöveltem, ez érezhetően javította az erősszeles menettulajdonságokat.

Az én Solarisonon a grószon egy harmadik reffsor is létezik, erős 7-es szélben kicsi orrvitorlával együtt ez lehet az ideális vitorlafelület. „Lehet”, mert tartós menetben még sose próbáltuk. Harmadik reffsor ugyanis az első nagyvitorlánom még nem volt, erre a vitorlára pedig az idei Kékszalag előtt kötöttük be. „Harmadik reff! Nem! Grósz le!” hangzott a kapitányi vezényszó Ábrahámhegynél, ahol megérkezett a 35-40 csomós É-Ny-i szél. Így a harmadik reffsört nem tudtuk kipróbálni. Ekkora, Bft 8-as szélben a hajó már semmilyen grószot nem visel el, egy kis orrvitorlával lehet vele vitorlázni. Sebességére nem lehet panasz ilyenkor sem, iránytartása is korrekt, bár a hullámok jelentősen megnehezítik a kormányos dolgát. Ebben a szélben viszont kialakult hullámozás mellett az éles menet már nem igazán megy, bő negyedszél, de leginkább félszél a hajózható irány vele. Ilyen erősszeles menetben az alacsony építése miatt a hajótesten átbuknak a hullámok. A nyitott fartükör miatt ez súlyvesztéssel nem jár, de ruházat szempontjából érdemes rá felké-

szülni. Nem sétahajó. Ilyenkor különösen nem az.

Tippek, ötletek

Meglehetősen ritka típusról van szó, így a használt hajók között alig akad egy-két eladó, gyakran előfordul, hogy hosszú ideig egyáltalán nincs is kínálat. Ritkasága miatt nagyon eltérő felszereltségűek és még inkább eltérő állapotúak. Áruk ettől függően nagyjából 1 millió és 2,5 millió között jellemző. 1 millióért nagyon elhanyagolt külsejű, felszerelésű és többnyire belső kialakítás nélküli, vagy erősen hiányos hajót kínálnak, 2 millió környékén, pláne felette felújított, karbantartott, vitorlás felszerelésiben és belső kialakításában is gazdag felszereltségű kaphatunk. Hajóvétel esetén a használt hajó vásárlásakor szokásos, mindenképpen átvizsgálendő részeken túl érdemes megnézni, illetve hajóvétele után megfelelően kialakítani:

- Vantnibekötések. Túl vitorlázott hajó, viszonylag magas árboccal, nem túl széles szálingokkal, így a vantnibekötések egy hasonló méretű túrahajóhoz (pl. B-25, Rebell) képest jóval nagyobb igénybevételnek vannak kitéve. Nemcsak az elhasználódást, hanem a gyártó eredeti bekötését is érdemes átvizsgálni, mert előfordulhat, hogy megéri viszonylag kis ráfordítással megerősíteni, semmint hogy később sokkal többbe kerülő haváriát okozzon.

- Kormánylapát. A gyenge pont a kormánylapát tartórúdja, ami sok Solarison elég vékony, gyenge, így görbüléshez, töréshez vezethet. Az én hajómon a 25 mm rozsdamentes rudat 35-ösre cseréltük és a kormánylapát méretét is valamelyest megnöveltük.

- Backstage. Láttam olyan Solarist, ahol a backstaget részben vagy teljesen leszerelték. A Solaris árboca magas és két kicsi, nem hátranyíló száling segít a merevítésben, így hátrafelé csak az achter tart, a második száling és a top között pedig az oldalmerevítés is csak a felső rész feléig ér. Az ideális backstage a Solarison két pontra fut be, a második száling és a top közé, 7/8-ra, illetve az első és a második száling közé.

A Solaris előnyei: kifejezetten kedvező áron egy árkategóriájában és korához képest mindenképpen gyors, versenyzésre is alkalmas sportos hajó, amivel 4 személyig túrázni viszonylag kényelmesen is lehet. Hátránya: egy túrahajóhoz képest szűkös belső tér, az erős szelet nem bírja igazán. Kinek lehet jó vétel a Solaris? Olyan, elsősorban fiatalabb korú vitorlázó számára érdemes szerintem ebben a hajótípusban gondolkodni, aki egy hajóban, elérhető áron keresi a vitorlázás élményét, az alkalmi versenyzést és a túralehetőséget. Én is így és ezért szerettem bele. Mert a Solaris jó kis hajó.

Amióta családapa lettem s a munka és a gyerek mellett sajnos kevés idővel rendelkezem, minden tavasszal az éves kikötőhelyi díj befizetésekor elgondolkozom azon, hogy vajon nekem megéri-e egy hajót fenntartanom. Aztán vízre tesszük a Sirályt. Felszereljük menetkészre első alkalommal, majd a friss tavaszi, kora nyári hangulatban és időben kihajózunk vele a földvári kikötőből. És ahogy áthaladunk a piros és zöld kikötőoszlop képzeletbeli vonalán, rögtön tudom, hogy eszemben sincs eladni. Mert szeretem.

Szabó Csaba

A KOMPOZÁS

Élményvadászat 470-essel – 2.

Ez a beszámoló szólhatna arról, milyen jó is volt szombaton Földvára hajózni lángosért és palacsintáért a napsütésben, majd a feltámadó É-Ny-i szélben néhány lelkes kajakos fiú ellenében elvesztett 100 méter sprint után átköszönni Kalózzal Tihany alatt a Keleti medencébe. Szólhatna a 2-es reffes, Fövényesig tartó napfényes vasárnapi dekkvizezésről is a Solarison, vagy hogy milyen szép volt néhány órával később 4-es szélben felavatni a 470-es új trapézköteleit a szántódi öbölben. Mindezek helyett azonban ez a beszámoló kedves vízi szórakozásokról, a kompozásról szól. Na nem utasként. Inkább hajóból és lehetőleg minél kisebből.

Kiszámolva a szezon közepén 3-4 egyszerre közlekedő komp közötti ideális útvonalat a köztük történő áthajózásra, privát országimázis-építő kampányként minél szélesebb mosollyal és fejenként legalább egy kézzel integetve.

És be kell valljam, úgy a legjobb, ha csak csajok...

Vasárnap a boldog öbölbeli trapézolás levezetéseként elvittem tehát Mariant a 470-essel kompozni. Minden körülmény adott volt: fehér felhős napsütés, 20+ fokos víz, egyenletes szél; trapézhoz már ugyan kevés, de Mariann mosolyának még éppen elég, hisz lóghatott félig a víz felett a lábát a svertszekrény szélébe akasztva, miközben a kormányon néha még én is kidőlhettem. Apró szépséghibaként bikini helyett neoprén és mellény járt a kompot aznap jó pillanatban igénybe vevő turistáknak – igen, a viharjelzés, de erről itt diszkréten nem ejtenék több szót... Mivel Mariann kb. 2 hetet töltött életében eddig vízen, a biztonsági megoldást választottam: a hajót raumban közvetlenül a szántódi rév előtt vezettem át, szigorúan az után, hogy elindult a Tihanyba tartó komp. Hello Keleti medence, ismét csak köszönni jöttünk, már élesem is fel. A Szántódról induló komp elhaladt előttünk, a másik pedig már kikötött, így nem volt nehéz dolgom a visszafele csapás meghatározásával: egyszerűen csak a Tihanyból indulóra kellett tartani. Ahogy elengedjük, a farhullámok utáni csendesebb vízen kényelmesen lehet majd visszahajózni, ott már nem dobják vissza a hajót a komp oldalhullámai. Miközben kifelé a negyedszélben vihogva vitorláztunk a komp felé – nagyságrendekkel tökéletesebb beállításban, mint a balatoni képeslapok bármelyike –, Mariannal szóban is megosztottam az alkalmi turistafotómodell-szakma iránti rajongásomat. Igen, egy újabb hibátlan, hétbefejező életpillanat...

Nagyjából 30 másodperc múlva elment a nap. Plusz 2 múlva megállt a szél. A komp sziluettjének elejéről a szememet Mariannra kaptam, miközben a luvba dőlő hajó vitorlái áthaladtak a hajó középvezetékén. Tizedmásodperc alatt mozdultam át a másik oldalra, de az oldalhullám még gyorsabb volt: egy jól időzített alakanalazással bevégezte a komp által tökéletesen kitakart 15 csomós D-Ny-i hiányában 30 fokban negatívba dőlő hajót. Az elkerülhetetlen borulás felé tartva engedtem a groszshotton, s a merülés pillanata előtt még láttam, ahogy a baum átlendült 15 centivel Mariann feje felett.

Víz alatti csend. Hiába hallottam már annyiszor, annyiféle hajóról, mindig

elfelejtem, mennyire hirtelen és mindenképp felett álló a vízbe érkezést követő hangtalanság. Szerencsés vagyok, mert nem féltém tőle soha: inkább megnyugtat, ahogy egy intésre elnémul üvöltő szél, csattogó vitorla vagy éppen a komp motorjának hangja. Azért is szerencsés vagyok, mert nem volt még belőle rossz élményem sem: nem borultam tőkésúlyos hajóval, hidegben, éjszaka. A szántódi vitorlástábor alapszabályai között szerepel, hogy viharjelzésben a marásvonalon belül vitorlázunk, így valaha én is az öböl derékig-nyakig érő vízben tanultam borulni, ám ahogy az évek teltek, az öböllel együtt kinőttem a szabályok egy részét is: borultam tehát eleget mély vízben és part mellett, mellény nélkül és vízhatlanban, kezdőkkel és rutinosokkal egyaránt.

Első teendő: legénység. Mariann feje tisztán előttem, nem vitorla alatt, sem kötélbe akadva. A 'jól?' kérdésre pozitív a válasz.

Következő teendő: a jobb kezemben maradt, kiesett kormányt lekötni, közben Mariant átküldeni svertre mászni. A kormányon kívül nincs,



ami elúszhat, mehetek az árbochoz, hogy szélbe állítsuk a hajót.

Első probléma: árboc túl mélyen már ahhoz, hogy kézzel elérjem. Gyenge próbálkozás a groszshottal, magam sem gondoltam komolyan. Mariann lóg a sverten, ok, mászom hátulról a hajó oldalára. Én fenn. Mariann az utasításokat válogatott ijáshoz méltóan végrehajtva néhány perccel később szintén.

Második probléma: hajó nem mozdul. Szuper, ezt már ismerem, nem vagyunk elég nehezek. Semmi gond, majd az első vízrelépését ün

neplő trapézkötél...

Harmadik probléma: trapézkötél gyűlik a kezemben. Nem vigasztal, hogy igazam lett, hogy szigetelészalagozni nem nagyon érdemes a kampót az árbochoz.

Közjátékként a második mellénk érő komp vezetője kedvesen felajánlotta, hogy kivisz, de csak minket, a hajó marad. Köszönettel visszautasítottam: az, hogy percek óta három komp hajózási útvonalának közepén ülünk másodfokban, elmerült árboccal, vékony, belül futó fallokkal és kiakadt trapézdróttal, önmagában még nem ok arra, hogy elhagyjuk a 470-est. Mariann pedig a kompvezetővel folytatott beszélgetés közben az összesereglett utasok objektívjei előtt a percekkel azelőtt átadott tudást tökéletesen alkalmazva megjegyezte, hogy az igazi jó turistafotók valószínűleg leginkább most készülnek... Ő tehát szintén és továbbra is jól.

A hajó oldalán ülve, a visszaállítás további lehetőségein gondolkodva a kompról a tihanyi mólóra tévedt újra a szemem. Ami ugyanott volt, ugyanolyan szögben, mint a közjáték előtt. Oh. Hiába vagyunk a Balaton legmélyebb része felett, az árboz bizony leszúrt, önerőből visszaállítás itt ma már nem lesz. Nem baj, egy napsütéses, jó szeles augusztusi vasárnap délután a csőben sok a nagy hajó, ha szerencsénk van, valamelyik ránk néz, ha meg nem, a kompvezető úgyis szólni fog a rendőröknek. Most akkor várunk, amíg valaki hozzánk szól.

Várakozás közben a kompok udvariasan kerülgettek, mi pedig a sverten és a hajó oldalán ülve-állva-lógva újabb kitűnő pózokat szolgáltatunk számtalan fényképezőgépnak, amíg elérhető közelségbe nem gyűjtöttem a groszshottot és a kikötőkötélet. Mariann kitaróan és higgadtan asszisztált, köszönetet mormolva közben ennek-annak a csodás időjárásért és a láb közé csatolható kölcson mentőmellényért.

Ahhoz képest, hogy nemcsak vizuális, de hajózási szempontból is különleges helyen és helyzetben voltunk, a Keleti medencéből érkező hajók nem mutattak túl nagy érdeklődést irántunk, de örömmel vettem, hogy felénk kanyarodik egy földvári legénység, akikkel egy sok évvel ezelőtti Pub-likos este óta köszönőviszonyt tartunk fenn. A két héttel ezelőtti Kékszalag óta a hatékony kikötőkötél-dobás és elkapás (is) felértékelődött, ám a kötél megfelelő kezek hiányában ezúttal lecsúszott az amúgy az egész szezonban aktívan versenyző hajó oldalán. Ezzel ők a maguk részéről elvégzettnek ítelve a feladatot, továbbhajóztak Földvár felé – gondolom, várta őket a szerető család.

A 470-es közben lassan, de érezhetően süllyedt. Mariann lelkesedése kicsit lankadni látszott, úgyhogy jobbnak láttam nem megosztani vele, hogy úgy tűnik, nem zárnak túl jól a 470-es légkamrái...

Szerencsére a kocsmai pajtások után – és helyett – nem sokkal később a következő hajó a segítségünkre sietett, fedélzetén egy nagyjából 10 fős, fürdőruhában sétavitorlázó társasággal. Akik talán kevesebbet versenyeznek, mégis elsőre elkapták a kötelet, miközben közülük ketten már ugrottak is fürdőnadrágban a vízbe. A finom motoros berántásnak és a pluszsúlynak köszönhetően a kiérkező rendőröknek már csak a visszaállításnál újra elszabadult kormányt kellett átvenniük Marianntól. A hajó ugyan deckig süllyedve, de állt, így le tudtam húzni a vitorlákat, segítők közben befogadták Mariant, majd rendőri kísérettel elindultunk vontán Földvár felé.

Győrökön végződő Kékszalagunk legfárasztóbb része nem a vízen zajlott, hanem a kikötés után, amikor felváltva őriztük a Sirályt a mólón, hogy ne csapják a hullámok a betonnak. A kompok között eltöltött fél órát követően vontán állni az egész napos D-Ny-i 15 csomó körüli szél által keltett hullámokban az elsüllyedt 470-es orrán szintén csak néhány

percre jelentett megkönnyebbülést. Az imbolygó hajón egyensúlyozni nem hangzik annyira megterhelőnek, de gyorsan kiderült, hogy a hullámok rángatása az amúgy is meggyötört árboz vorstagját esélyes, hogy kitépi, ha nem nyomom előre teljes testtel, két kézzel. A vidámság itt egy időre véget is ért: miközben szürke felhők kúsztak a nap elé, csendes elfogadással vettem tudomásul, hogy látványosodás helyett most fájdalmas 45 perc következik. A szántódi stég magasságában aztán átszóltam Mariannak, hogy telefonáljon a fiúknak, akiket hátrahagytunk az öbölben 1,5 órával korábban egy kalózban...

Ahogy idén már többször is, a földvári kikötőbe érve újra kisütött a nap. Mentőhajónknak köszönhetően a 470-es sólyaközébe, Mariann pedig szárazföldre került. A megnyúzott hajó ismét turistalátványossággá vált, mentőinkhez csatlakozott néhány, vödörrel felszerelt 470-es srác a Spariból, majd megérkeztek Szántódról egy trail-





errel a sajátjaink is. Sajnos bemutatkozásra ritkán jut ilyen helyzetekben idő, úgyhogy névtelenül kell megköszönnünk mindannyiunknak, hogy láttak, jöttek, és segítettek győzni. Súlyal, erővel, motorral, vödörrel. Szavak helyett tettekkel. Mert pontosan tudom magamtól is. Komp. Mélyvíz. Másodfok. Öreg hajó. 15 csomós D-Ny-i szél. Friss mannschaft. És nem szóltam, hogy kompozni megyek.

Nem ígérem, hogy többet nem kompozom. Azt sem, hogy nem megyek mélyvízbe. A viharjelzés szelet jelent, úgyhogy ezzel kapcsolatban sem tehetek felelősségteljesen ígéretet. De tisztelni fogom a hajó korát, és jobban átnézem majd szerelés közben. És ígérem, hogy szólni fogok minden alkalommal, mielőtt az öblön kívül megyek. Meg azt is, hogy néha nem lesznek olyan jók a fotók, mert hamarabb beülünk és inkább ráengedek.

A friss mannschaft estére kicsit elfáradt, de azt mondta, életre szóló élménye volt. Következő nap közösségi felhívásban alkoholt ígért annak, aki szerez neki egy fotót a kb. 200-ból, ami rólunk készülhetett, majd írásban közölte, hogy hétvégén kiáll a trapézra, ha kiküldöm. Fotó ugyan még nem került, ám az Index bulvár-rovatában megemlítettünk a vasárnap a Balatonból kimentett 22 ember között 'egy kisvitorlás felborult'-ként – jobb, mintha a két részeg lettünk volna, aki elkötött egy hajót...

Az e heti beszámoló végére más nem marad, mint hogy drukkoljatok, hogy legyen a jövő hétfégi turistafotókhöz megint 10 csomó feletti szél, új árbcoc és verőfényes napsütés. Utána átugrunk Földvárra – jó lenne két cukormentes limonádé és egy kör hálasör mellett ezúttal bemutatkozni...

Kovács Éva

A majdnem megmentőkhöz

10 nappal ezelőtti – nem éppen önkéntelen – kikötői látogatásunk után újra Földváron ért az este. Késői volt az érkezés, hosszú és időhiány miatt diétás a nap, a kikötői gyrosos viszont egy ideje korábban zár, így nem tartott sokáig a Pub-Lik felé venni az irányt. A Pub-Lik, számtalan nyári nappalban végződő éjjelem színtere ezúttal is törzsvendégekkel várt: a bejáratban a kompok között a sikertelen mentés után búcsút nem intő hajó legénysége fogadott. És természetesen azonnal helyet is kínál, a köszönés után igen gyorsan – és némileg feldúltan – a tárgyra térve.

Mert ők megpróbálták. Vitorlával, az aznap hullámszóra alkalmas motor hiányában. A kidobott kötél kicsit rövid volt, ezért elkapni nem tudták, és igen, dobhattak volna ők is kötelet, de a manőverezés nehézkes

volt: az egyik oldalon a közeli komp, a másikon a leszúrt árbcoc zavart. Aztán látták, hogy érkezik más erősebb motorral, több emberrel, ezért hajóztak inkább tovább, a kikötőben pedig a borulásunk bekerült egy újabb eseménydús nap meséi közé.

Aztán egyszer csak megjelent egy cikk, ami szólt kompról, másodfokról, mély vízről, borulásról, mentésről. És arról, hogyan is éltük meg mi ketten Mariannal, három komp között, egy süllyedő 470-esen. Arról viszont nem szólt, hogy mi játszódhat a másik hajó fedélzetén, mert abban a helyzetben azt nem láttam át. Kétszavas szóváltás után a többi hiányában pedig az egészből csak annyi maradt, hogy érkezett, majd távozott egy Sudár.

Írtam egy újabb nem felejthető vitorlás élményről. Szubjektíven, ahogyan azt élményekkel teszi az ember. Nem állt

szándékomban felelősségre vonni vagy megbántani senkit. Nem sajnálom, hogy félreérttem egy helyzetet a vízen, mert ez bárkivel megtörténik néha – csakúgy, mint a borulás. Azt viszont sajnálom, ha akaratlanul negatív híreket keltem.

Sajnos sok rosszindulatú, személyeskedő megjegyzés, veszekedés olvasható a vitorlás fórumokon, ezért különösen örülök, hogy a mi félreértésünk olyan szavakkal végződött, hogy 'értem', 'sajnálom', és főleg: 'család'. A múltkori ígéretekhöz hozzáteszem, hogy a jövőben többet kérdezek, mielőtt írok, ti pedig ha hasonló helyzetbe kerülnétek, mielőtt elmentek, szóljatok át, hogy sorry, de nem megy... Aztán ha kész lesz az árbcoc, iszunk a Pub-Likban a limonádé és a sör mellé közösen egy-egy tequilát!



Az üzemképesség nagyban függ pl. a hajó felszerelésétől. A hazai hatósági előírás szerint a kishajók kötelező felszerelését a hajótest hossza szerint kell biztosítani. A hajó vezetése, üzemszerű használata szempontjából egyik legfontosabb, szükséges és megkövetelt hajófelszerelés a horgonyberendezés. A horgony feladata a hajót vagy egyéb úszóművet biztosan, ha kell, tartósan a mederfenékhez rögzíteni, vagy járulékos kikötőeszközként a part mellett történő kikötéshez, lavírozáshoz használható fel. Feladata még szükség esetén a műveletezés segítése, esetleges mentési manőver és ezeken keresztül a káreset bekövetkezésének megelőzése, súlyosságának csökkentése. A horgonyok tartóerejét, tartóképességét, stabilitását a súlyuk és kialakításuk arányában meghatározhatjuk. Konstrukcióját és kialakítását tekintve a keresztrúd nélkü-

LÁTSZATBIZTONSÁG

HAJÓZÁSI TAPASZTALATOK A KÉKSZALAG AJÁNLÁSÁVAL

A hajó szerkezetének és felszerelésének biztosítania kell a rajtuk tartózkodó személyek és a hajózás biztonságát, továbbá a jogszabályokban foglalt követelmények megtartását.

li kapás horgonyokhoz sorolhatjuk a könnyebb tárolás és kezelhetőség érdekében kishajókra kifejlesztett, összecsucskható kivitelben gyártott négykapás horgonyt. Vagy mégsem!? Valójában a sokévi hajózás és az idej Kékszalag tapasztalatai kimondatják velem, hogy a nagyhajókon alkalmazott hagyományos négykapás horgony, melynek kezelése miatt főhorgonyként az is inkább folyóvízen alkalmazható, ez az összecsucskható megoldás esetleg tartalék, szükség-, segéd- vagy csónakhorgonyként szerepeltethető. A baj az vele, hogy míg a horgonyok a tartóerőt a talajba, mederaljzatba beásódva biztosítják, addig ez az elvileg ernyőszerűen nyíló, majd így rögzülő típus egyáltalán nem szeret beásódni (összecsucskódni inkább).

Az idej Kékszalagon ez a technikai eredetű probléma több havaria-helyzetet is eredményezett. Tőkesúlyos vitorlás kishajók főhorgonyon háromcsomós sebességgel sodródtak a kb. 80 km-es szélben, bevont vitorlázattal, míg a hajóvezetők vélhetően a pszichológusaik telefonszámát kerestették. Aki hajózik, az tudja, hogy bajba jutni legtöbbször milyen kis dolgok miatt lehet. A horgony viszont a kormányberendezés után az egyik legfontosabb felszerelési tárgy a hajón. Érdemes tehát hatósági és üzemeltetői, ill. fel-



használói oldalról is átgondolni ennek a horgonyzásra csak korlátozottan alkalmas eszköznek az alkalmazását. Tőkesúlyos vitorlásokkal hajózzunk inkább nagy tartóképességű horgonyokkal (Danforth, Pool, CQR, Bruce, stb.), előhorgonnyal, esetleg kötél helyett előlánc, horgonylánc biztosításával. A kereskedők által ajánlott jó kis összecsucskhatóst inkább akaszszuk ki az előkertbe a muskáltis talicska és a műkökacsacsalád közé! A látszat kedvéért.

Rest Bulcsú hajóvezető

.....
SZOLGÁLUNK ÉS VÉDÜNK

A rendőrök büntetnek!

Szombaton igazi nyár volt. 30 fok, napsütés, és kivasalt Bala-ton. Vendégek jöttek a hajóra, akik persze élvezték a fürdőzést Fűzfő előtt horgonyon, de azért elég rövid idő alatt kimerült az érdeklődés a kellemesen hűvös víz után. Mit tegyünk? Bevallom, nekem jött a remek ötletem... Menjünk át ebédelni a BFYC-be! Ko-

Az úgy volt, hogy nem volt szél, viszont nagyon meleg az volt. Mit tesz ilyenkor a hajós, elindul hűsítőért. Persze nem szárazon, vízen.



csis Bálint konyhája ugyanis legalább olyan remek, mint Major Lacié a Marina Fűzfőben. Mivel szél semmi, de tényleg zéró, ezért a vasvitorlát húztuk fel. Szép monoton csattogással beindult a dízel, és már vitt is minket az áhított hűsítő italok és finom étek felé... Igen ám, de valamivel a Marina Port előtt egyszer csak egy motoros

közeledik felénk. Kérdezik is a vendégek: Az ott nem rendőr?! Mondom: De. És már tudtam, mi fog történni.

A motort elegánsan leállítottam, és vártam az elkerülhetlent... Lakolnom kell, mert úgy gondoltam, hajós emberként hajóval megyek ebédelni.

A motoros mellénk csúszott és kérte a papírokat... Na igen, a papírok. Sajnos a táskámat kint hagytam a kocsiban, mert eredetileg csak egy kis strandolásra mentünk ki, és gondoltam, ahhoz nem fog kelleni a sok motyó. Persze azt elfelejtettem, hogy a motyó a belvízi jogosítványt is tartalmazza.

Jött is a hümmögés... meg a kérdés: De ugye van jogosítványa? Mit mondjak erre? Történetesen van... belvízi is, adriai is, sőt a magyar hatóság által kiállított tengeri papír is, de a szó elszáll, a papír meg a kocsiban. Talán enyhítő körülmény, hogy ha egy ember fahajót vesz a nevére, az valószínűleg nem most van életében először vízen, de ugye ilyen passzus nincs a rendeletben.

Na jó, akkor ha papír nincs, vannak-e felszerelések... Tűzoltópalack, fekete kúp, stb. Ezek szép sorban előkerültek a kajútából, némi megnyugvást hozva a rend őreinek.

– Hová lesz a menet? – hangzik a kérdés. Én őszinte ember vagyok. Nem jövök azzal, hogy allergiás a barátnőm, és Balatonfőn van a gyógyszere, vagy épp ott vár minket hattagú állami delegáció, mert fontos emberek vagyunk..

– Ebédelni mennénk Balatonfőre – ez a válasz.

– És az vészhelyzet?



Ahogy vesszük... 30 fokos tűző napon, szélcsendben éppen annak is nevezhetjük. De persze a jogalkotók álláspontja nem egyezik ezzel. Szóval nem. 1-es BFT alatt az első kikötőig ugyan elvileg motorozhatunk, de mit csinálunk ott, és meddig?

Egy nyélgázon Siófokról Kenesére tartó motoros hangja kicsit elnyomja a beszélgetést, de mikor kérdezem, hogy vajon ő is ebédelni megy-e, arra az a válasz, hogy "neki van engedélye". Nekem meg

per pillanat jogsim sincs. Szóval jobb, ha nem feszegetem a témát. Végül kegyesek a fegyveres erők képviselői, és a motorozás cselekményét nem szankcionálják, viszont a papír hiánya miatt szabálysértési eljárást indítanak ellenem. Hogy ez pontosan mivel jár, azt ők sem tudták megmondani, majd a hivatal értesít.

Óvatosan naiv kérdésekre, hogy akkor most mehetünk-e ebédelni, egy elég egybehangzó NEM a válasz. És a rendőrmotoros jobbra el. Mi maradunk...

Fontolgatom a lehetőségeket.

1. Ha újra nekiindulok a BFYC-nek, akkor számíthatok rá, hogy a motorozás miatt is büntetést kapok, hiszen eddig ettől eltekintettek.

2. Ha ottmaradunk kétharmad úton, akkor várhatjuk a szelet mondjuk másnap reggelig. Na meg persze az étkezést is nehezen oldjuk meg.

3. Ha szabályosan kimegyünk az első kikötőbe, akkor otthagyhatom a hajót másnap reggelig.

4. Ha szabálytalanul visszamotorozunk a Marina Fűzfőbe, akkor ismét szembekerülhetünk a gumimotorossal. Viszont még mindig ott a Sirály étterem, ami megéri a kockázatot.

Fekete kúp fel (legalább annyira tartsuk be a szabályokat, amennyire lehet), majd motor, és irány Fűzfő. A rendőrök nyilván elnéznek mellettünk, mert nem jönnek újra utánunk. A hideg sör és a finom étkek mellett a Sirály teraszán már nem olyan savanyú a szájiz. A rendőrök teszik a dolgukat. De azért halkán megkérdezem: Kinek árt egy vitorlái bevonva 6-7 km/órás sebességgel közlekedő kishajó?



Mennyivel jobb egy 200 lóerős motoros, ami negyvennel ugat a hullámokon? Annyival jobb, hogy van engedélye. Köszönöm.

A történet záróakkordja, hogy vasárnapra megjött a szél, így vitorlával (és hajós képesítéssel) mégiscsak átmentünk a BFYC-be, Bálintnak ezúton is köszönjük a remek falatokat!

Szutor Feri

ÉLETMÓD

Zöldség újratöltve – avagy jól áll neki a Vítál!

Acím alapján nem az ismert filmből vett horrorisztikus és ijesztő események következnek!

Sőt, nagyon is életigenlő, vidám és reménytelen dolgokat osztok meg a mai Gasztro ötpercesemben.

Talán azzal az ismert frázissal kezdem, amit már kisgyermek korunkban belénk sulykoltak, miszerint, csak tiszta forrásból, hiteles személyektől tanuljunk új dolgokat.

Mondom ezt azért, mert éttermünkben a legutóbbi hétvégi Vital-napok menüi olyan sikert hoztak, melyek engem is megleptek. Méretes visszajelzésdömping szakadt rám mind személyesen, mind pedig levél formájában, amelyekben vendégeink köszönetüket fejezik ki. Számukra megadtam a kezdő lökést az irányban, hogy bátrabban kipróbáljanak olyan élelmiszereket is, melyeket eddig nem vettek le az üzletek polcairól.

Az elmúlt hétvége témaköre az egészséges táplálkozás volt, melynek keretében be szerettem volna bizonyítani mottónk hitelességét, miszerint:

„Ami egészséges, az lehet finom is!”

Az elmúlt hétvége sikere talán abban keresendő, hogy olyan menüket állítottam össze, melyeket magam is szívesen fogyasztok – és magam is megtapasztalhattam a helyes étrend és életmód fontosságát és gondolkodásformáló hatását, ami a saját életemben is gyökeres változást hozott.

Ott kezdődhetett a történet, amikor két évvel ezelőtt egy 95 kilós, dohányzó, betegeskedő és igen rossz vitalitással megáldott szakács azt érezte, hogy:

– Elég volt ebből, holnaptól másként fogok élni, pont!

Az azt követő 2 hónap leltára tőszavakban:

– Cigi lerakva és a kávé is a múlté már.

– A kezdeti kocogás olyan szinten szeretett meg a mozgást, hogy már jó pár félmaratonot magam mögött tudok, és a futás része lett az életemnek, sőt, az egyik legjobb örömforrássá nőtte ki magát.

Ha nem sikerül új menüsorokat kitalálnom, akkor csak annyit kell tennem, hogy felveszem a futócipőt, és irány húsz kilométer a Balaton-parton vagy az erdőben.

Mire hazaérek, csak papírra kell vetnem a komplett menüt, és kész is.

Mindig beválik. Ez az igazán egészséges, inspiráló sport.

Eddig azt hittem, hogy a munkám legfontosabb eszközei a Tojiro chef késem és a Lainox kombi-párolóm, de nyugodtan kijelenthetem, hogy legalább ilyen fontos a futócipőm.

Valahol futás közben, a tizenötödik kilométernél született a levendula sorbet vagy pedig a padlizsán kapucsinó ötlete.

Minden jól alakul velem és körülöttem.

Sokan igen furcsán néznek, amikor arra a kérdésre:

– Hogy vagy, Bálint?

én azt felelem: – Köszönöm, fantasztikusan! Van, aki ilyenkor megkérdezi, hogy szedek-e valami stimuláló tablettát vagy szert, hiszen manapság mindenki rosszul kell hogy legyen, legalább két betegségben fájdalmainak kell lennie, de az a minimum, hogy ne legyenek tervei a jövőre nézve.

Manapság nem szokás jól lenni!

Hát, ciki vagy sem, én köszönöm, jól vagyok. De hogy a témánál maradjak, már tavaly is volt egy próbálkozásom arra vonatkozólag, hogy egyik hétvégén az étlapunk kínálata mellett összeállítsak egy egészséges, élhetőbb és követendőbb étrendet a vendégeink részére.

Akkor még nem hozta meg a várt sikert, viszont idén azt hiszem, nincs okom panaszra sem nekem, sem pedig a vendégeinknek.

Kiállítottam egy olyan display-asztalt, melyen az ajánlott nyersanyagokat mutattam be nyers és már elkészített állapotában.

Vendégeink megismerhették a hajdinát, bulgurt, kuszkuszt, kölest, barna rizst, quinoát, búzacsírát, zabpelyhet, valamint néhány igen különleges teából is készítettem kóstolót.

Jó alkalom volt ez arra, hogy a nagyközönség elé vigyem legújabb fejlesztésű lekvár-chutney termékcsaládomat is, melynek fogadtatása egyenesen mesészerű volt. Magam is tudtam, éreztem, hogy egy nagyon jó terméket állítottam elő, melynek készítésekor az egészséges táplálkozás volt a fő vezérfonal.

Így készült el a Paprikalekvár csipkehússal és moggyoróval, valamint a Zamatos paradicsomlekvár rozsmaringgal és körömvirággal, nem is beszélve a Sokmagos, vörösboros cékla-chutneyről.

Úgy válogattam össze az összetevőket, hogy egyik a C-vitamin tartalma miatt, a másik az A-vitamin, a karotin és a bőrre gyakorolt jótékony hatása miatt ajánlott, míg a következő a vérszegényeknek javallott magas vastartalma okán.

Azt hiszem, ezt hívhatjuk jóízű egészségnek. Vendégeink közül jó néhányan tértek haza azzal az érzéssel, hogy nem is olyan különleges és időigényes, problémás dolog az egészséges életmódra való áttérés.

Mindig jó érzéssel tölt el, amikor egy jobb, egészségesebb életmódra tért ismerőssel, barátal találkozom, miután meghozta a döntést, hogy igenis változtatni fog eddigi káros és egészségtelen életmódján, vagy pedig egy betegség ellen vette fel a kesztyűt, gyógyszerek és kemikáliák önmérgező fogyasztása helyett.

Nem a fogyókúra vagy a diéta, esetleg a cigarettáról leszokás a nagy dolog, hanem az azt megelőző döntést meghoztuk, amikor elhatározzuk, hogy mostantól más lesz. Ha a döntést meghoztuk, akkor már nincs probléma a későbbiekkel.

Ha lehet terjeszteni, hirdetni egy divatot, akkor ezt mindenkinek ajánlom, mert az egészség mindenkinek jól áll, akivel találkoztam eddig.

Mai receptem egy általam igen kedvelt – a nagyközönség körében azonban sajnos méltatlanul hanyagolt nyersanyagról szól.

Egy zöldség újra felfedezve: Rebarbara!

Hazánkban sajnos nem a kedvelt élelmiszerek között tartjuk számon, mert nem ismerjük eléggé, mivel konyhakultúránk és technológiánk nem tartja szem előtt. Pedig vitamin-, ásványianyag- és magas rosttartalma miatt táplálkozásélettani szempontból igen ajánlott.

Vitál hétvégénken desszertet készítettem belőle, amely osztatlan sikert aratott vendégeink körében.



Eper-rebarbara fagyalt citromfüves mézzel pácolt friss ananászra tálalva

Hozzávalók (6 főre) :

- 1 db friss, érett ananász
- 1 köteg rebarbara tisztítva
- Fél kg illatos eper
- 3 dl növényi tejszín
- 5 dl akácméz
- 1 db lime



*Az ananászt megtisztítjuk és éles késsel hajszálvékony szeleteket vágunk belőle, melyeket meglocsolunk a langyos méz és aprított citromfű keverékével. Hűtőben pihentetjük. A megtisztított, darabolt rebarbarát az eperrel lassú tűzön szétfőzzük a méz felével, valamint a lime reszelt héjával, majd elkeverjük a tejszínnel, készre főzzük. Nem forraljuk, nehogy elveszítse a színét és a vitamintartalmát. A keveréket fagyaltkészítő gépben keverjük egy órát, majd a pácolt ananászra kanalazva fogyasztjuk el. Folyamatosan mosolygunk, miközben elégedetten konstatáljuk:
– Ami egészséges, az lehet finom is!*

Jóízű üdvözléttel:

Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSÍN	IDŐPONT	WEB
Mednyánszkytól Barcsayig	Balatonfüred	Vaszary Villa, Honvéd u. 2-4.	2011-06-18 - 09-11	www.furedkult.hu
André Kertész Bp.-Párizs-New York	Balatonfüred	Vaszary Villa, Honvéd u. 2-4.	2011-07-09 -09-18	www.furedkult.hu
Grazioso Kamarazenei Napok	Balatonfüred	Vaszary Villa, Honvéd utca 2	2011-09-01 - 09-03	www.furedkult.hu
Bringával a Balaton körül	Balatonalmádi	Balatonalmádi, Balaton	2011-09-02 - 10-23	www.balatonbringa.hu
Laser felnőtt és junior orsz. vit.bajn.	Balatonfüred	Balatonfüredi Yacht Club, Balaton	2011-09-02-04	www.hunsail.hu
Egregyi Szüret	Hévíz	Egregyi szőlőhegy	2011-09-03-04	www.hevizmarketing.hu
Győröki Szüret és IX. Halászléfőző-v.	Balatongyörök	Kossuth Lajos u. 29.	2011-09-03	www.balatongyorok.hu
X. Berény Kupa	Balatonalmádi	Malomvölgy és térsége	2011-09-03	www.szentesifarm.hu
8. Balaton Filmfesztivál	Keszthely	Fő tér 3.	2011-09-07-10	www.balatonszinhaz.hu
Építők Vitorlás kupája	Balatonfüred	Balatonfüredi Yacht Club, Balaton	2011-09-09	www.byc.hu
Salvatore Quasimodo Költőverseny	Balatonfüred	Tourinform Balatonfüred	2011-09-09-10	www.balatonfured.hu
Badacsonyi Szüret	Badacsony	Park u. 14.	2011-09-10-11	www.badacsony.com
Csopaki szüret	Csopak	Csopak strand	2011-09-10-11	www.balatonriviera.hu
Diófesztivál	Lengyeltóti	Zrínyi u. 2.	2011-09-10-11	www.lengyeltoti.hu
Gyenesdiási Szüreti Vigasságok	Gyenesdiás	Körforgalom melletti Regős-prés	2011-09-10	www.gyenesdias.info.hu
Magyar Dal Napja	Hévíz	Sportcsarnok	2011-09-10	www.heviz.hu
Nemzeti Regatta	Balatonszemes	Balaton Regatta Team	2011-09-10-11	www.balatonregatta.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSÍN	IDŐPONT	WEB
Szüreti multság	Zamárdi		2011-09-10	www.zamardi.hu
Szüreti napok	Tihany	Kossuth L. u. 20.	2011-09-10–11	www.tihany.hu
Zánka Open 2011. Széchenyi Pál Vitorlás Emlékverseny	Zánka	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum	2011-09-10–11	www.zanka.hu
Németh István vitorlás emlékverseny	Balatonfüred	Balatonfüredi Yacht Club, Balaton	2011-09-11–12	www.byc.hu
9. Keszthelyi Táncpanoráma	Keszthely	Fő tér 3.	2011-09-15–17	www.balatonszinhaz.hu
Hévízi őszi – Ált. ker. Kiáll. és vásár	Hévíz	Centrum	2011-09-16–18	www.hevizmarketing.hu
Harcspanapok	Fonyód	Jókai u. 14.	2011-09-16–17	www.fonyodinyar.com
Kulturális Örökség Napok	Vonyarcvashegy	Kossuth u. 42.	2011-09-16–17	www.vonyarcvashegy.hu
Szüreti Fesztivál	Balatonfüred	Tourinform Balatonfüred	2011-09-16–17	www.balatonfured.hu
Tagore tiszteletére	Balatonfüred	Vaszary Villa, Honvéd utca 2.	2011-09-16–17	www.furedkult.hu
Balatonszepezdi Szüreti Multság	Balatonszepezd	Bertha Bulcsu Közösségi ház	2011-09-17–17	www.balatonszepezd.hu
Bionap a Majorban	Salföld		2011-09-17	www.bfnp.hu
Csopaki Sör és Csülökfesztivál	Csopak	Csopaki strand	2011-09-17–18	balatonriviera.hu
Kalandok a Balaton-felv. Nemz. Park	Csopak	Kossuth u. 16.	2011-09-17 - 11–11	www.bfnp.hu
Nemzetközi sakkverseny	Balatonfüred	Balaton Szabadidő- és Konf. Központ	2011-09-17–18	www.balatonkozpont.hu
Simándy József emléknap és koncert	Balatongyörök	Kossuth u. 29.	2011-09-17	www.balatongyorok.hu
Széchenyi I. Emlékv.-Seiko S-Yard Nagydíj Félsziget-kerülő vit.túrav.	Balatonfüred	Balatonfüred - Balaton	2011-09-17	www.hunsail.hu
Szüreti Szőlőkapkodó	Zalakaros	Gyógyfürdő tér 10.	2011-09-17	www.zalakaros.hu
Szezonzáró Vonyarci Búcsú	Vonyarcvashegy	Szabadtéri színpad és környéke	2011-09-18	www.vonyarcvashegy.hu
Széchenyi emlékünnepe	Balatonfüred	Tagore sétány	2011-09-21	www.balatonfured.info.hu
Baltoni őszi kerülés	Balatonalmádi		2011-09-23–25	www.balatonbringa.hu
Paloznaki Falunapok	Paloznak	Tájház udvar, Faluház	2011-09-23–25	www.balatonriviera.hu
Romantikus Reformkor	Balatonfüred	Kisfaludy u. 1.	2011-09-23–25	www.balatonfured.info.hu
Őszközöntő Multság	Balatonföldvár	Központi parkoló	2011-09-24	www.balatonfoldvar.info.hu
Critical Road Balaton	Balatonalmádi	több helyszínről indul	2011-09-24	www.balatonbringa.hu
Kenesei őszi – Szüreti Vigadalom	Balatonkenese		2011-09-24	www.balatonkenese.hu
Szüreti napok	Buzsák	Buzsák utcái	2011-09-24–25	www.buzsak.hu
Szüreti túra	Várvölgy	Önkormányzat	2011-09-24	www.bfnp.hu
Szüreti vigadalom	Szigliget	Kossuth utca 54.	2011-09-24	www.szigliget.hu
Szt.Mihály napi pásztorünnep	Nagyvázsony	Kinizsi u.96.	2011-09-24	www.nagyvazsony.hu
Tökfesztivál	Balatonalmádi	Városháza tér 4.	2011-09-24	www.balatonalmadi.hu
Egry József Horgász Emlékverseny	Zánka	Zánkai Gyerm. és Ifjúsági Centrum	2011-09-30 - 10–02	www.zanka.hu

A felhő szabadsága



A szabadság annyit tesz, mint megszabadulni a kööttségektől. Történelmi perspektívában ez sokszor csak véres harcok árán érhető el, de a mindennapokban is kisebb-nagyobb csatákat vívunk meg. Kiszakadni az irodai dzsungelből, magunk mögött hagyni a dugókkal terhelt várost, de sokszor csak egyszerűen belélegezni egy adag friss és tiszta levegőt – megannyi kis mikroszabadság.

Sokaknak a szabadság például elmenekülni a hegyek közé, ahol a hátizsákba csomagolt csúcscsokinak is szabadság-illata van, a hajós embereknek pedig a szabadság leszáguldani a tóhoz (tengerhez), és hallgatni a kikötő jól megszokott szabadság-zajait, a lazán hagyott felhúzóknak vidám kolumpolását. De az igazi szabadság persze kint lenni a vízen.

Ez eddig tiszta sor. De az utóbbi időben nem minden ilyen egyszerű. Szabadságon lenni sokszor csak annyit jelent, hogy a telefon éppen ki tudja, hol vesszük fel, az e-mailjeinket az okostelefonon olvassuk el, vagy éppen a tabletet vagy laptopot húzzuk elő, amikor szükség van rá. Vagyis nagyjából mindig. A munkánk, és vele együtt az eszközeink is mobiláá váltak. Megszabadulni a kööttségektől így nem a küttyük kikapcsolásával tudunk, éppen ellenkezőleg. Ha mindig mindent elérünk, amire csak szükségünk lehet, akkor semmilyen feladattal nem leszünk helyhez kötve. Legyünk éppen a nyílt vízen, vagy akár a kikötő éttermében.

Felhőben dolgozni éppen ezt a szabadságot adja meg.

Cloud computing. Barátkozzunk meg ezzel az új fogalommal, mert ha ki akarunk szabadulni eszközeink fogságából, meg kell értenünk az új kommunikációs technikában rejlő lehetőséget, a ránk váró szinte korlátlan szabadságot. Amíg az asztali gépünkön, jobb esetben valamilyen hordozható eszközön dolgozunk, nem csupán a kényes gép megfelelő kiépítettségével kell törődnünk, de az alkalmazott szoftverek naprakészségéről és jogtisztaságáról sem feledkezhetünk meg. Értékes adatbázisunkat a gépen tároljuk, ha több gépet használunk, akkor az egész rendszert pár

huzamosan kell, hogy kiépítsük. Ha behal a gép, segítségre szorulunk, nem is beszélve az adatvesztés reális rémétől. Ha viszont az egész rendszerből csak a képernyőt és a billentyűzetet tartanánk magunknál, és valahol a távolban egy megbízható központi szolgáltató biztosítaná az igényünknek megfelelő vasat, telepítené a legfrissebb, feladatoptimalizált szoftvereket, mentené adatainkat, akkor bárhol, ahol sík felületet találunk, elérhetővé válnánk a világ számára. Irodai alkalmazásaink, szoftvereink és szervereink nincsenek fizikai helyhez kötve: a virtualizációs technológiáknak köszönhetően minden szolgáltatást a távolból nyújtanak. A Cloud megszabadít minden felesleges költségtől és beruházástól: az ügyfelek testreszabott, rugalmas környezetet és állandó rendelkezésre állást kapnak a fix havidíjért cserébe. Ez jelenti az igazi szabadságot.

Képzeljünk csak el: a hajón, miközben egy érintőképernyő segítségével navigálunk, lekérjük a legfrissebb meteorológiai adatokat, ellenőrizzük, hogy az otthon hagyott macska megette-e a kikészített tápot, érkeztetjük üzleti leveleinket, konferenciabeszélgetésekbe bonyolódunk, és közben vásárlásra buzdítjuk puhány brókerünket...

Mi ez, ha nem szabadság? Home office? Ugyan már! Bárhol, bármikor, bármit megvalósíthatunk, ha képesek vagyunk tudomásul venni, hogy féltett adataink nem a saját gépünk winchesterén vannak a legnagyobb biztonságban, és ha az upgrade-elés és a szükséges szoftverek beszerzése sem a mi gondunk. Ha összevetjük a cloud szolgáltatás költségigényét a saját eszköz- és szoftverállomány működtetésének terhével,



Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

BCSS - Wire Corner a rugalmas és megbízható üzleti partner...

Nem köd, Felhő:

**A költséghatékony, beruházásmentes,
biztonságos Informatika.**

Vessen horgonyt Nálunk! - SkyPort